- „JAKIEM" DO MORZA
- POD NIEBEM POLSKIEJ AFRYKI
- DRUGA GENERACJA SATELITÓW METEOROLOGICZNYCH
- II SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA WROCŁAWIA

SKRZYDLATA POLSKA

NR 30 (681) ● 26. VII. 1964 ● ROK XX/XXXIV ● CENA 2 ZŁ



Dla tych, którym lipcowy urlop czy wakacje popsuły deszcze i tych, którzy mimo kanikuły muszą pracować — dedykujemy dziewczęcy uśmiech w szybowcu. Na naszej okładce młoda szybowniczka Aeroklubu Jeleniogórskiego Alicja Szerszeń.

Foto: J. SZYMAŃSKI

Z KRAJU

W TECHNICZNEJ Oficerskieje Szkole Wojsk Lotniczych im. gen. W. Wróblewskiego miało miejsce spotkanie z delegatem na IV Zjazd PZPR, zastępcą członka Komitetu Centralnego PZPR — Głównym Inspektorem Lotnictwa gen. dyw. pil. Janem Raczkowskim. W spotkaniu uczestniczył również sekretarz Komitetu Partyjnego Inspektoratu L otnictwa płk mgr Alojzy Napieraj.

★

W PIERWSZEJ połowie lipca br. odbyła się narada zastępców dowódców jednostek oraz instytucji podległych Inspektoratowi Lotnictwa, poświęcona ocenie przebiegu kampanii zjazdowej oraz najbliższym zadaniom wynikającym z uchwał IV Zjazdu PZPR. Uczestnicy narady oraz oficerowie Inspektoratu spotkali się z członkiem KC PZPR, wicepremierem Julianem Tokarskim.

★

W SZTABIE dowództwa Lotnictwa Operacyjnego miało miejsce spotkanie oficerów, podoficerów i pracowników z uczestnikami obrad IV Zjazdu, dowódcą Lotnictwa Operacyjnego gen. bryg. pil. Franciszkiem Kamińskim oraz szefem Zarządu Politycznego Lotnictwa Operacyjnego płk. mgr. pil. Arnoldem Juniterem.

★

WKRÓTCE na ekrany kin polskich wejdzie nowy film produkcji polskiej o tematyce lotniczej, reżyserii Leonarda Buczkowskiego, pt. „Przerwany lot". Scenariusz napisali Andrzej Mularczyk i Jerzy Janicki. Zdjęcia — Władysław Forbert. Muzyka — Krzysztof Komeda-Trzciński. Spośród aktorów zobaczymy w tym filmie między innymi Aleksandra Bielawskiego, Elżbietę Czyżewską, Mieczysława Voita, Józefa Kondrata, Władysława Krasnowieckiego i Bogdana Łazukę. „Przerwany lot" to dramat psychologiczny. Film opowiada historię miłości, która przetrwała lata i zmienne koleje życia. Radziecki lotnik odbywa w ciągu jednego wieczora, spędzonego w podwarszawskiej miejscowości, swoistą podróż w czasie. Przeszłość przeplata się z teraźniejszością, obserwacje obyczajowe i łagodny humor scen współczesnych sąsiadują z lirycznym tonem wspomnień miłości z lat wojny. Do zobaczenia w kinie.

★

W DNIACH od 6 do 9 sierpnia br. na lotnisku Aeroklubu Kujawskiego rozegrane zostaną II Okręgowe Zawody Spadochronowe z udziałem czołowych skoczków Aeroklubu Pomorskiego, Bydgoskiego, Grudziadzkiego, Włocławskiego i Kujawskiego. W ubiegłorocznych zawodach zwyciężył skoczek z Inowrocławia Benedykt Kempski.

★

INSTRUKTOR Aeroklubu Białostockiego Ryszard Ożarowski, wykonał 30 czerwca br. 800-tny z kolei skok spadochronowy z samolotu. Instruktor Ożarowski jest jednym z utalentowanych skoczków i instruktorów spadochronowych w naszym kraju. Gratulujemy.

★

W KOLEJNEJ rozegranej konkurencji zawodów szybowcowych Aeroklubu Poznańskiego na trasie Poznań — Gniezno — Sienno — Poznań zwyciężył Ludwik Misiek (216 pkt).

★

OŚRODEK modelarstwa lotniczego Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie zorganizował zawody modeli latających, w których wzięło udział 86 młodych konstruktorów z 14 modelarni. W klasyfikacji zespołowej, w klasie III, zwyciężyli reprezentanci modelarni przy Komendzie Hufca Harcerzy w Sanoku, w klasie II — Technikum Przemysłowo-Pedagogicznego w Krośnie, a w klasie I — z Moderówki. Indywidualnie najlepsze wyniki w poszczególnych klasach osiągnęli: Krzysztof Frank, Piotr Szewczyk i Tadeusz Krzanowski — wszyscy z Krosna.

★

W SZKOLE szybowcowej Żar, 12 sierpnia br., nastąpiło uroczyste oddanie do użytku budynku dyspozycyjnego lotniska wzniesionego w czynie społecznym. Znajdzie tam pomieszczenie symulator lotu. Na Żarze trwają przygotowania do zawodów o puchar „Kroniki Beskidzkiej".

★

W KATOWICACH powstał oddział Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL. Przewodniczącym został wybrany Bohdan Litwiński. Na bieżąco klub katowicki zajmuje sie przygotowaniem uroczystości zwiazanej z 30 rocznicą śmierci Żwirki i Wigury.

★

ZARZĄD Główny ZBOWiD zweryfikował nadane przez Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii (w okresie II wojny światowej) Krzyże Virtuti Militari V klasy następującym pilotom Lotnictwa Sanitarnego: Jerzemu Szymankiewiczowi, Stanisławowi Jensenowi, Janowi Malinowskiemu, Janowi Kalfasowi, Ludwikowi Lechowi i Edwardowi Jaworskiemu.

★

POPULARNY szybownik polski lat trzydziestych i rekordzista międzynarodowy (motoszybownictwo) Michał Offierski przyleciał z Kanady na lotnisko Okęcie 15 lipca br., gdzie został powitany przez rodzinę oraz grono przyjaciół.

★

W URZĘDZIE Stanu Cywilnego Praga-Południe w Warszawie, 7 lipca br. jugosłowiański instruktor pilot Mitar Dragić zawarł związek małżeński z warszawską studentką Eleonorą Madejówką. Dragić, gość Aeroklubu Warszawskiego, uległ jesienią ub. r. wypadkowi lotniczemu w czasie nocnych lotów i przebywał w Polsce na leczeniu. (p)

★

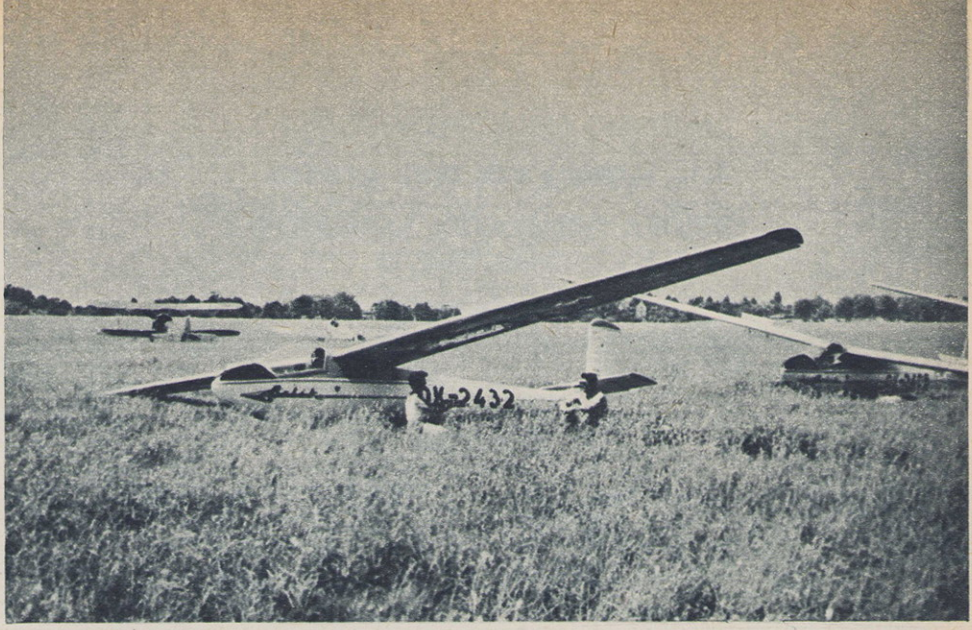
AEROKLUB Gdański gościł u siebie czteroosobową grupę szybowników Aeroklubu Budapeszteńskiego, którzy w ramach nawiązanej przed dwoma laty współpracy z klubem gdańskim przyjechali do Polski na dwutygodniowy trening. Jedyną przedstawicielka płci pieknej tej grupy była Eva Kelemenne Avarosy, która zupełnie płynnie i poprawnie mówi po polsku.

★

Z WARSZAWY odleciały trzy samoloty LZUG-u do Bułgarii, gdzie wezmą udział w ratowaniu bułgarskiej pszenicy. Otóż w ramach międzynarodowej pomocy dla Bułgarii, gdzie ostatnio świetnie zapowiadający się zbiór pszenicy został zaatakowany przez groźnego szkodnika zwanego pluskwiakiem-żółwinkiem, biora udział piloci radzieccy i NRD. Wraz z ekipą samolotów chemicznej służby ochrony roślin wyjechała z Polski również grupa ekspertów.

Z ostatniej chwili:

PELAGIA MAJEWSKA zajmuje trzecie miejsce po czterech rozegranych konkurencjach Szybowcowych Mistrzostw Węgier. Drugi nasz zawodnik, Rajmund Jakób, jest na ósmym miejscu. Większość uczestników mistrzostw startuje na szybowcach polskich — dziewięciu na „Muchach-Standard", a ośmiu na „Fokach". Bliższe szczegóły podamy w następnych numerach naszego tygodnika.



Zawodnicy latali na szybowcach „Orlik". Foto: J. Szymański

JULIAN ZIOBRO MISTRZEM SZYBOWCOWYM CZECHOSŁOWACJI

11 lipca br. zakończone zostały we Vrchlabi w Czechosłowacji VI Międzynarodowe Mistrzostwa Szybowcowe CSRS. Jak już podawaliśmy, brało w nich udział 41 zawodników na szybowcach „Orlik", w tym 10 pilotów zagranicznych (po dwóch z NRD, Węgier, Bułgarii, ZSRR i Polski). Ogółem rozegrano siedem konkurencji. Wyniki pierwszych trzech podaliśmy już w poprzednim numerze.

Czwartą konkurencją mistrzostw był **prędkościowy przelot po trasie trójkąta 200 km** (Vrchlabi — Mlada Bolesłav — Podhorany — Vrchlabi — 204 km), który rozegrany został 5 lipca. Ukończyło go 34 pilotów, w tym obaj Polacy. Zwyciężył Czechosłowak Svoboda — 65,2 km/h (1 000 pkt), przed Mestanem — 62,6 km/h (925 pkt), trzeci był Węgier Csepan — 59,6 km/h (847 pkt). Kmiotek zajął siódme miejsce — 57,2 km/h (785 pkt), a Ziobro trzynaste — 53,1 km/h (685 pkt).

7 lipca przeprowadzono piątą konkurencję: **prędkościowy przelot po trasie trójkąta 500 km:** Vrchlabi — Vyskov — Sobeslav — Vrchlabi. Żaden z zawodników nie ukończył konkurencji. Największą odległość, po 467 km, przelecieli Czechosłowak Svoboda i Bułgar Rusew. Ziobro pokonał 433 km i uzyskał 909 pkt, a Kmiotek — 330 km (634 pkt). Trzech zawodników czechosłowackich przekroczyło w tej konkurencji nakazaną wysokość lotu i otrzymało zero punktów.

Następnego dnia, 8 lipca, rozegrano szóstą konkurencję, **przelot docelowo-powrotny na trasie 100 km:** Vrchlabi — Chrastava — Vrchlabi. Wykonało ją 30 pilotów. Zwyciężył Svoboda — 60,9 km/h (1 000 pkt), drugie miejsce zajął Matousek — 57,4 km/h (853 pkt), a na trzecim znalazł się Ziobro — 53,0 km/h (805 pkt). Kmiotek w tej konkurencji nie startował. W czasie ostatniego lądowania w przygodnym terenie uszkodził ster głębokości szybowca, a organizatorzy nie mogli dostarczyć w odpowiednim czasie nowego.

Ostatnią konkurencją mistrzostw był **prędkościowy przelot docelowo-powrotny 100 km** na trasie: Vrchlabi — Mlada Boleslav — Vrchlabi (116 km). Rozegrano ją 9 lipca br. Zwyciężvł Czechosłowak Smolka — 65,5 km/h (1 000 pkt), przed Satnym — 59,0 km/h (924 pkt). Ziobro był szósty — 51,4 km/h (856 pkt), a Kmiotek nie punktowany.

Znakomity sukces odniósł na tych mistrzostwach reprezentant Polski JULIAN ZIOBRO, który zajął pierwsze miejsce w ogólnej punktacji. Jest to pierwsze w historii szybownictwa czechosłowackiego zwycięstwo zagranicznego pilota na tego rodzaju mistrzostwach. Ostateczne wyniki VI Międzynarodowych Szybowcowych Mistrzostw Czechosłowacji przedstawiają się następująco:

1. **JULIAN ZIOBRO (POLSKA) — 5 867 pkt**
2. Svoboda (Czechosłowacja — 5 538 pkt
3. Marecek (Czechosłowacja — 5 344 pkt
4. Satny (Czechosłowacja) — 5 139 pkt
5. Mestan (Czechosłowacja) — 4 980 pkt
6. Csepan (Węgry) — 4 919 pkt

7. Vavra — 4 329 pkt, 8. Dobias — 4 321 pkt, 9. Kusina — 4 153 pkt, 10. Hykys — 4 017 pkt (wszyscy Czechosłowacja). Andrzej Kmiotek zajął 31 miejsce — 2 419 pkt. Zawodnicy zagraniczni startujący w mistrzostwach zajęli następujące miejsca: 21. Rusew (Bułgaria) — 3 323 pkt, 26. Jaruszawicius (ZSRR) — 2 737 pkt, 29. Szereday (Węgry) — 2 650 pkt, 35. Jofcew (Bułgaria), 38. Durnow (ZSRR), 39. Warstat (NRD) i 41. Woelk (NRD). Obszerniejsze sprawozdanie z zawodów zamieścimy w jednym z następnych numerów. **Zwycięzcy mistrzostw Czechosłowacji, Julianowi Ziobro, serdecznie gratulujemy!** (j. r. k.)

WITAMY UCZESTNIKÓW IV JEŻOWSKICH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH O PUCHAR „SKRZYDLATEJ POLSKI"

W ostatnim czasie zostaliśmy zawaleni dosłownie lawiną zgłoszeń na nasze IV Jeżowskie Zawody Szybowcowe. Impreza ta — jak widać — zyskała uznanie młodych pilotów, dla których jest przeznaczona. Na liście kandydatów widnieją obecnie 54 nazwiska. Niestety, możliwości organizacyjne Aeroklubu Jeleniogórskiego są ograniczone. Z prawdziwą więc przykrością musimy zawiadomić, że tylko 20 pilotom możemy przesłać zaproszenie (na dzień 14 sierpnia br.). Są to — zgodnie z kolejnością zgłoszeń, następujący szybownicy:

Zbigniew KUNSTMAN (Bielsko), **Andrzej DZIURZYŃSKI** (Bielsko), **Wiesław ZARYCKI** (Jel. Góra), **Witold BRÓDKA** (Jel. Góra), **Tadeusz RAJCA** (Warszawa), **Jerzy MICHALSKI** (Warszawa), **Jerzy DYCZKOWSKI** (Lublin), **Władysław BUBIEŃ** (Lublin), **Marek MOŻEJEWSKI** (Szczecin), **Alfred DOMKE** (Łódź), **Wojciech MATZ** (Łódź) **Tadeusz SUPRYN** (Bielsko), **Tadeusz SŁONINA** (Elbląg), **Romuald SZAMKOŁOWICZ** (Szczecin), **Czesław STANIEWICZ** (Szczecin), **Adam BARYCZA** (Toruń), **Ryszard JĘDRZEJEWSKI** (Toruń), **Andrzej JEŚMANOWICZ** (Toruń) oraz **ANDRZEJ BAŃSKI** (zeszłoroczny zwycięzca z Jeżowa).

W dalszej kolejności znajdowali się piloci: **Jan Broda, Jerzy Klajmon, Wojciech Białożyt** (wszyscy z Bielska) oraz **Józef Gorszczyński** (Katowice). Czwórkę tę również zapraszamy w charakterze rezerwowych. W przypadku niemożliwości startu poprosimy o udział w Komisji Sędziowskiej.

Pozostałym szybownikom, których nie jesteśmy w stanie umieścić na liście startowej IV JZS, życzymy powodzenia w zawodach memoriałowych i zakwalifikowania się w przyszłym roku od razu do mistrzostw Polski. **(p)**

Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY

Szybownictwo

★ **Mistrzostwa** szybowcowe NRF odbyły się w dniach 16—31 maja br. w Roth-Kiliansdorf. Rozegrano osiem konkurencji. Udział w mistrzostwach, oprócz 15-osobowej kadry narodowej, wzięli licznie piloci ze wszystkich aeroklubów NRF, trzej najlepsi uczestnicy mistrzostw juniorów, czterej piloci z grup sportowych w lotnictwie wojskowym oraz dwóch cudzoziemców — Camille Labar i Heinz Scheithauer. Ogółem — 63 osoby. W klasie otwartej mistrzem został Gerhard Waibel — 5 853,3 pkt, drugie miejsce — Rolf Spänig (5561,7 pkt), trzecie — Rolf Kunz (5285,4 pkt). W klasie standard tytuł mistrzowski zdobył Heinz Huth — 5049,8 pkt, drugie miejsce — Jakob Lauer (4819,9 pkt), trzecie — Rudolf Lindner (4650,5 pkt).

Na podstawie tegorocznych mistrzostw w Roth oraz mistrzostw z roku 1961 i 1962 — wytypowani zostali reprezentanci NRF na mistrzostwa szybowcowe świata w Anglii w roku 1965. Są to piloci: Heinz Huth, Rolf Spänig, Rolf Kuntz i Rudolf Lindner.

★

★ **Austriaccy** piloci wykonali kilka wartościowych przelotów: Erich Gehrer docel.-powrót 306 km, Karl Kogler — trójkąt 209 km, Johann Fritz — 5 500 m przewyższenia, Guido Achleitner — trójkąt 500 km, Rudolf Fiala — trójkąt 500 km.

★

★ **Mistrzostwa** Argentyny (styczeń br) odbyły się w Cordobie, w klasie otwartej (21 pilotów) i standard (19 pilotów), wyłącznie na szybowcach Ka-6). Rozegrano 7 konkurencji: docel 142,5 km, docel-powrót 230 km, trójkąt 103,2 km, trójkąt 203 km, docel-powrót trójkąt 276,5 km, docel 348 km. Mistrzem Argentyny został Rolf Hossinger na „Standard-Austria". Drugi był Rodrigues na „Skylark III F", trzeci Macarron na „Foce". Wszystkim szybowcom poprzydzielano odpowiednie współczynniki wyrównawcze.

★

★ **Szybowcowym** mistrzem Austrii na rok 1964 został Harro Wödl — 4872,6 pkt. Drugie miejsce — Johann Fritz — 4803,7 pkt, trzecie — ex equo Siegfried Kier i Franz Ulbing po 4527,2 pkt. Mistrzostwa odbyły się w Zell am See.

Lotnictwo gospodarcze

★ **Zbudowano** w ZSRR ulepszoną wersję popularnego samolotu An-2, oznaczając ją An-2M. Nowy samolot, dzięki lepszemu wyposażeniu rolniczemu, powiększył swą operatywność o 25 procent.

Komunikacja i transport

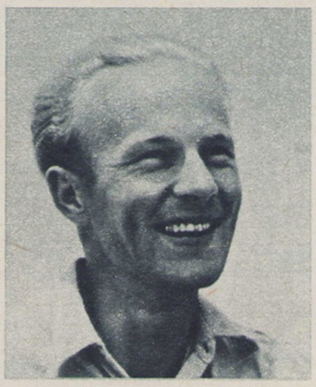
★ **Ministerstwo** Spraw Zagranicznych ZSRR wystosowało do ambasady USA notę w związku z otwarciem przez towarzystwo lotnicze „Panamerican" linii międzynarodowej między Berlinem zachodnim a państwami zachodnimi. Linia ta przebiega nad terytorium NRD i jej otwarcie oraz jej trasa nie zostały uzgodnione z kompetentnymi władzami NRD. Bezpieczeństwo takich lotów dokonywanych z naruszeniem obowiązujących porozumień nie może być zagwarantowane, a odpowiedzialność za ich niepożądane następstwa będzie ponosiła strona amerykańska. Oświadczenie podobnej treści ogłosił rząd NRD.



POLSKA Z LOTU PTAKA

SŁUPSK. Położony nad rzeką Słupią, jedno z większych miast Pomorza (55 000 mieszkańców). Zamek książąt pomorskich z XVI wieku (w odbudowie), gotycka Brama Młyńska z XV wieku i fragmenty murów obronnych. W gotyckim kościele Św. Jacka z XIII wieku grobowce książęce. Muzeum ze zbiorami etnograficznego regionu Słowińców. **Foto: J. Uklejewski — RUCH**

ROZMAWIAMY



Z TRENEREM KADRY SZYBOWCOWEJ JÓZEFEM DANKOWSKIM

BEZPOŚREDNIO po zebraniu Komisji Szybowcowej, na którym została wybrana polska reprezentacja na Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Anglii, zwróciliśmy się do trenera kadry Józefa Dankowskiego z następującymi pytaniami:

— Jakie, Pana zdaniem, najważniejsze walory posiadają piloci ekipy biało-czerwonych?

— Edward Makula i Jerzy Popiel to od szeregu lat filary naszej reprezentacji, dysponujący ogromnym doświadczeniem i legitymujący się licznymi sukcesami na arenie międzynarodowej, których chyba przypominanie Czytelnikom „Skrzydlatej" jest stratą czasu. Franciszek Kępka i Jan Wróblewski — to młodzi zawodnicy o mniejszym doświadczeniu. Obaj jednak to utalentowani piloci otrzaskani w walce na mistrzostwach, wykazujący wysoką formę na obozach kadry i w lotach rekordowych. Kępka wykonał przelot docelowy na „Bocianie" 636,6 km, a Wróblewski docel — powrót na „Foce" 688 km i trójkąt 500 km na „Zefirze" z prędkością 91 km/h. Zestawienie w reprezentacji dojrzałości i rutyny z młodymi bojowymi talentami wydaje się być korzystne. Nie starczyło miejsca w pierwszej czwórce dla Jerzego Adamka. Muszę dodać, że nasz rezerwowy w niczym nie ustępuje swym kolegom.

— Do wyjazdu do Anglii jeszcze wiele czasu. Jak wykorzystają go nasi reprezentanci?

— Plan przygotowań przewiduje w pierwszej połowie sierpnia loty treningowe w rejonie Szczecina, a w drugiej będziemy latać z Rybnika — nad okręgiem przemysłowym. Chcemy, by w tym okresie piloci zgrali się w lotach zespołowych, poznali nawzajem swoją technikę latania, taktykę, nabrali zaufania do otrzymywanych przez radio informacji. Loty odbywać się będą w rozmaitych zestawieniach. Drugie zadanie obozu to trening w warunkach meteorologicznych możliwie najbardziej zbliżonych do angielskich. A więc przy niskich podstawach chmur, dużej wilgotności, znacznym pokryciu nieba, w zasięgu bryzy morskiej, słabej termice bezchmurnej, dużym zanieczyszczeniu atmosfery, z wykorzystaniem termiki przemysłowej i słabych prądów wymuszonych (Beskidy są zbliżone konfiguracją do gór w środkowej Anglii).

Wolne chwile od latania wykorzystane będą na obozie na zaprawę ogólnofizyczną — wiosłowanie, gimnastykę przyrządową oraz studia teoretyczne. Myślę tu o poznaniu warunków angielskich ze sprawozdań pilotów z przelotów czy z zawodów, geografii Anglii, osiągnięć konkurentów, właściwości ich szybowców itp. Więcej zgrupowań w tym roku nie jest przewidziane — oczywiście piloci będą mieli zlecony trening indywidualny.

Z początkiem przyszłego roku wraz z całą kadrą reprezentacja spotka się na obozie kondycyjnym w Zakopanem. Gdzieś w marcu, jeśli tylko otrzymamy „Zefira III", wznowimy trening, przy czym prowadzić go będziemy w ostatniej fazie w pełnym składzie ekipy — razem z wozami transportowymi itd. Chciałbym, by zajęcia tak można było rozłożyć, aby ostatni tydzień czy nawet dwa piloci mogli odpocząć w domach.

— W maju br. wraz z inż. Makulą obserwował Pan mistrzostwa angielskie. Chciałbym prosić o parę uwag.

— Angielska pogoda jest u nas przysłowiowa. To prawda, o której przekonaliśmy się naocznie. Dlatego taki nacisk zostanie położony w treningu na przystosowanie się do tego typu warunków meteorologicznych. Zdarzało się tam pilotom, że musieli latać przy bardzo niskich podstawach, w deszczu, przetrwać kryzys na zboczu itp. A do tego warunki są bardzo zmienne — zarówno w czasie jak i przestrzeni. Lądowiska przygodne — dobre, ilość lotnisk więcej niezwykła. Warunki nawigacyjne odmienne, ale niezbyt trudne. W sumie na polskich pilotów czeka wiele niespodzianek, jestem jednak dobrej myśli i wierzę, że potrafią sobie z nimi poradzić. Oby tylko dopisało szczęście...

— Właśnie, właśnie. Tego i my życzymy.

Rozmawiał: **Pom.**

Foto: B. Koszewski



Cel: morze. Załoga jeleniogórska Wiesław Dziedzio i Henryk Lisiecki na trasie zlotu. Foto: J. Szymański (5)

„Jakiem" do morza

JERZY ŁĄCKI

NA IX Zlot do Morza wybierałem się w okolicznościach trochę niecodziennych. Do udziału w nim zarząd (Aeroklubu Warszawskiego) wytypował bowiem, w formie zasłużonego zresztą wyróżnienia, naszą skarbniczkę, dając jej przy tym „carte blanche" na wybranie sobie pilota posiadającego stosowne uprawnienia. Propozycję pod swoim adresem przyjąłem z mieszanymi uczuciami. Perspektywę lotu z piękną kobietą, do atrakcyjnych okolic, psuły mi trochę wspomnienia dwudziestego któregoś tam miejsca na ostatnim rajdzie dziennikarskim, a wobec wprowadzanych ostatnio ograniczeń resursowych nie było widać żadnych szans na jakiś solidniejszy trening. Moja towarzyszka przyzwyczajała się zatem do Jaka-18 przy okazji szkolnych lotów innych kolegów, a mnie dopiero ostatniego dnia udało się dostać samolot na parę lądowań i próbę zrzutu meldunku.

Sam wylot też nie obył się bez przygód, ponieważ z przyczyn technicznych nie udało się nam dotrzymać pierwotnie wyznaczonego czasu meldowania nad stacją Żabno koło Starogardu. Uprzejmy organizator okazał się jednak wyrozumiały i dał nam telefoniczną ponad godzinną dyspensę, dzięki czemu, przyodziani w specjalnie niemal na tę okazję uszyte, a przy tym fatalnie skrocone kombinezony, pomknęliśmy wreszcie ku wyznaczonemu KPT.

Humory zdecydowanie poprawiła nam pogoda, która jasnym słońcem i wyrastającymi strzępami pierwszych cumulusów nastrajała wręcz szybowcowo. Atmosfera ta wyraźnie udzielała się i innym, bo na mijanych przez nas lotniskach w Grudziądzu i Lisich Kątach czekały już na starcie, karnie w kolejce poustawiane, maszyny.

Ponieważ jednak nasze 160 koni mechanicznych ciągnęło raźno naprzód, nie oglądając się na obudzoną termikę pokiwaliśmy skrzydłami z życzeniami pomyślnych wiatrów i wlecieliśmy w rejon Starogardu, gdzie należało już przyjąć „kurs bojowy". Jeszcze tylko krótki manewr dla określenia lokalnego wiatru i po chwili Żabno wita nas bielejącym znakiem Morse'a, który łatwo indentyfikujemy jako literę N. Teraz trzeba lecieć dalej wyznaczonym kursem, aż do napotkania na trasie innego znaku, stanowiącego ostatni punkt zwrotny przed lotniskiem docelowym. Znajdujemy go, w postaci (również Morsem) wyłożonej litery M i normalnego L, w Kolbudach. Szybko przeliczam czas dolotu od KPT do mety, bo ostatni odcinek jest zbyt krótki, aby skutecznie nadrobić ewentualne spóźnienie i prawie na pełnym gazie wpadamy na taśmę.

Lotnisko Aeroklubu Gdańskiego wita nas rozpiętym parasolem białej czaszy spadochronu, pod którą zaimprowizowano salę odpraw i jadalnię. Lądujące załogi przyjmuje osobiście prezes AG prof. Franaszczuk, wręczając wszystkim wiązanki polnych kwiatów.

Mimo odbywających się równolegle innych imprez samolotowych, na Zlot zgłosiło się 19 zawodników, reprezentujących 16 aeroklubów. Wśród pilotów spora grupa legitymowała się najwyższymi obecnie osiągalnymi uprawnieniami.

Od Miecia Dąbkowskiego, który dowodzi częścią lotniczą imprezy, dowiadujemy się, że wobec zmiany terminu rozpoczęcia Zlotu wszystkie konkurencje sportowe odbędą się w ciągu jednego dnia. Pozostaje nam zatem na dziś jeszcze trasa okrężna z odnajdywaniem znaków i lądowaniem na dokładność przyziemienia oraz lot nad Westerplatte, połączony ze zrzuceniem meldunków.

Trasa jest „jawna", jak to dowcipnie określono. Punktacja za tę konkurencję opierać się będzie na porównaniu przedłożonych przez zawodnika obliczeń z danymi obliczonymi przez komisję i na kontroli regularności przelotu. Ciekawostkę stanowi to, że nakazana jest godzina przylotu, a nie startu. Wyciągnąłem numer konkursowy 1, przeto bierzemy się niezwłocznie do pracy — trzeba jeszcze przygotować tabelkę dla sędziów. Ze wszystkimi operacjami nadlotniskowymi wychodzi około półtorej godziny lotu. Powrót o 15.00, pakujemy się więc do kabin i startujemy.

Upał zaczyna dawać się we znaki, przyciasny kombinezon tu i ówdzie uwiera, ale nasz stary, dzielny SP-APT posłusznie zamiata ogonem żmijkując, a my powychylani we wszystkie możliwe strony wypatrujemy znaków. Na pierwszym odcinku deprymująco działa na mnie towarzystwo innego Jaka, zdaje się załogi kieleckiej. Ciekawym, który z nas poplątał się w obliczeniach czasu! W zestawieniu z moim antytalentem rachunkowym zaczyna mnie to na serio niepokoić.



Upał się daje we znaki, a tu trzeba liczyć i liczyć...



Portret w samolocie. Fotoreportera „Skrzydlatej" wywiódł nad Bałtyk szef wyszkolenia Aeroklubu Jeleniogórskiego — Tadeusz Popiel.

Znaków po drodze, wyglądających na spodziewane litery Morse'a naliczyliśmy aż sześć. Niektóre co prawda do złudzenia przypominały suszącą się bieliznę, ale zestawy ich były tak ciekawe, że skwapliwie nanosiłem na mapę co się dało. Po tym okazało się, że naprawdę wyłożony był tylko jeden i to ten w Kolbudach, ale na szczęście nie dawano punktów karnych za nadwyżkę.

Nie byliśmy jednak najgorsi. Jedna z załóg zapomniała zameldować się nad taśmą po przelocie i zarobiła 5 minut spóźnienia za prawidłową rundę przed lądowaniem, inna straciła wszystkie punkty za konkurencję, omijając na trasie komisarza.

Wróciliśmy w miarę dokładnie, za to przy lądowaniu zblamowałem się w oczach mojej „Załogi" zupełnie, „spadając" mimo przebiegłych manewrów klapami poza premiowanym prostokątem i to jeszcze na jedno koło.

Ponieważ przylecieliśmy pierwsi z kolejki, zabieram na prośbę gospodarzy reportera z „Dziennika Bałtyckiego" i lecimy na ostatni odcinek trasy, aby mu umożliwić zrobienie zdjęć powracających zawodników. Bardzo mi taka misja odpowiada. Nareszcie można robić w sposób legalny coś, co odbiega od obowiązujących schematów typowych zadań.

Wszyscy już wrócili, lądujemy więc i my. Tym razem, jak na ironię, robię to za całe 100 punktów. Szkoda, że nie o godzinę wcześniej. Ale nie ma czasu na żale.

Znowu w skompletowanej załodze lecimy nad miejsce, w którym rozpoczęła się II wojna światowa. W kabinie jedwabne biało-czerwone szarfy meldunku z napisem: „Bohaterom Westerplatte — Aeroklub Warszawski". Prowadzą Gdańszczanie, aby ułatwić zawodnikom nie znającym rejonu portu odnalezienie miejsca zrzutu, tonącego w gęstej zieleni półwyspu. Wolno zrobić tylko jedno najście. Jesteśmy na drugiej pozycji za nimi, reszta zawodników kolejno w odstępach około pół kilometra. Zlin Michalczuka schodzi łagodnie w dół i ginie mi na chwilę na szarozielonym tle. Dostrzegam go ponownie, równocześnie z białym krzyżem wyłożonym obok mauzoleum obrońców.

Czekam chwilę i z 350 metrów walimy się stromym nurkiem w dół, celując trochę ponad górny obrys znaku. Żenia, tym razem w roli bombardiera, wypuszcza z rąk meldunek i wyciągamy w górę. Odchodzimy szerokim łukiem, wzdłuż brzegu zbliżając się do lotniska. Zawody skończone.

Oficjalnie ich wyniki, w punktacji łącznej jak i w poszczególnych konkurencjach, ogłosiła nam komisja w ślicznym ośrodku wypoczynkowym w Krynicy Morskiej, gdzie przebywaliśmy dzięki uprzejmości Gdańskiego Przedsiębiorstwa Transportowego Budownictwa.

Trzy dni, spędzone wśród słońca i ciepłych fal Zatoki Gdańskiej, upłynęły bardzo szybko. Pod ich wrażeniem nasuwa się szereg refleksji.

Prof. Franaszczuk żegnając nas na uroczystości zakończenia Zlotu wspomniał o bogatych historycznych tradycjach tej imprezy i jej prestiżowym charakterre w okresie przedwojennym. Starsi działacze Aeroklubu Gdańskiego pamiętają z tych lat wiele interesujących epizodów, które stanowiły fragment uporczywej walki naszego kraju o dostęp do morza i swoje prawa na tym terenie.

Tradycje te, reaktywowane po wojnie, w nowych, korzystniejszych warunkach, zasługują chyba na pełne poparcie. Morza i jego problematyki na pewno nie będzie, przynajmniej naszemu pokoleniu, za dużo. Stanowi ono zbyt potężny filar naszej gospodarki.

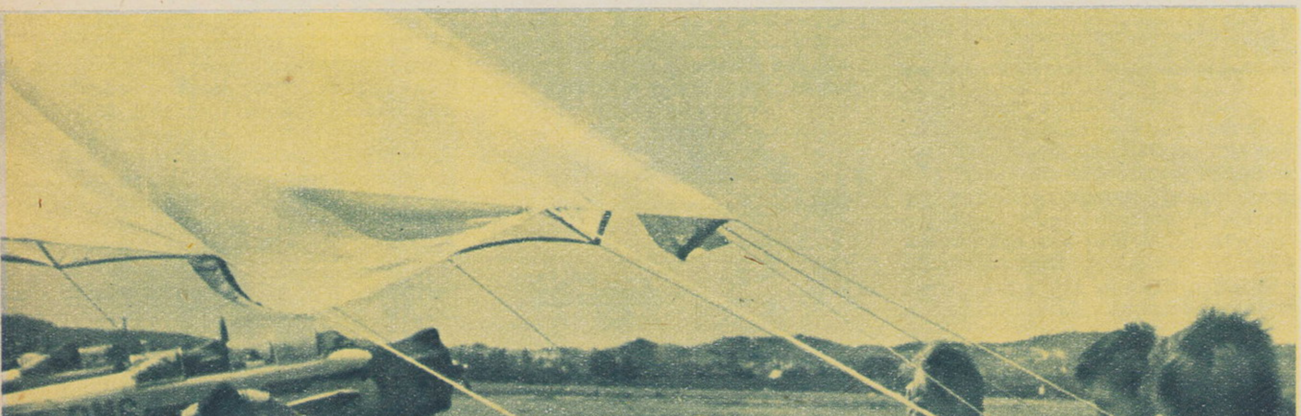
A może by więc, korzystając z jubileuszu 1000-lecia Państwa Polskiego, XX-lecia PRL i przypadającego w przyszłym roku X Zlotu do Morza podnieść rangę tych zawodów, nawet kosztem innych, mniej udanych? Dla nikogo dziś nie jest przecież tajemnicą, że np. Lot Południowo-Zachodniej Polski bije na głowę wartością efektów szkoleniowych mistrzostwa samolotowe. Trzeba by poprzeć organizatorów Zlotu do Morza w ich staraniach o zgodę na rozgrywanie atrakcyjniejszych konkurencji, które zresztą systematycznie planują. Możliwości takich, mimo wielu obiektywnych przeszkód, na przestrzeni od Szczecina do Elbląga chyba jest dosyć, a odpowiednio wykorzystana oddolna inicjatywa na pewno przyniesie niezbędne środki na ich należyte zabezpieczenie. Pomóżmy zatem Gdańszczanom w ich ambitnych zamierzeniach (albo przynajmniej... nie przeszkadzajmy). Zasłużyli na to z całą pewnością.



Mili gdańscy gospodarze (od lewej): prof. Zygmunt Franaszczuk, inż. Antoni Matheus i instr. pil. Mieczysław Dąbkowski.

WYNIKI IX ZLOTU DO MORZA

		I	II	III	Suma
1. Domrazek—Udziela, Gdańsk	CSS-13	379	571	33	983
2. Łącki—Skarżyńska, Warszawa	Jak-18	320	530	41	891
3. S. Kwiatkowski—Milówka, Katowice	Junak-3	321	437	15	772
4. Kozak—Skrzypek, Lublin	Zlin-26	381	345	29	755
5. Dziedzio—Lisiecki, Jel. Góra	Jak-18	393	340	0	733
6. Cz. Kocimski—J. Kocimski, Słupsk	Zlin-26	352	251	18	633
7. Popiel—Szymański, Jel. Góra	Jak-18	0	606	18	624
8. Kuleszyński—L. Cetner, Kielce	Jak-18	360	174	35	574
9. Milewski—Koślicki, Bydgoszcz	Junak-3	0	551	20	571
10. Klimowicz—Rywucki, Wrocław	Junak-3	303	159	11	462
11. Dzido—Pisut, Szczecin	Jak-18	322	91	32	445
12. Michalczuk—O. Olszewski, Gdańsk	Zlin-26	372	0	47	419
13. Spaczyński—Sternalski, Ziel. Góra	Jak-18	394	0	22	416
14. Lewandowski—Stasiak, Łódź	Junak-3	329	0	25	354
15. Gajoch—Pochwat, Rzeszów	Jak-18	283	0	21	304
16. Szygendowski—Głowiński, Płock	CSS-13	237	0	27	264
17. Bodych—Witkowski, Poznań	Jak-18	0	175	0	175
18. Szybiński—Rams, Słupsk	CSS-13	0	0	25	25
19. Miltarz—Kaleta, Świdnik	CSS-13	0	0	wycofał się	



Chwila wytchnienia pod czaszą spadochronu i już trzeba obliczać nową trasę.

POD NIEBEM POLSKIEJ AFRYKI

SŁOŃCE, morze, jeziora, woda, rozgrzany piasek, góry, lasy, spokój, cisza — to na ogół to do czego dąży większość wybierających się na swoje urlopy ludzi miast i miasteczek. Właśnie tam obiecują sobie wypocząć po całorocznej pracy.

Są jednak i tacy, którzy ten piękny okres spędzają na wymagających często niemałego wysiłku fizycznego wędrówkach lub wspinaczkach, wytrwale wiosłują na kajakowych spływach, itp. Łączy ich wspólna chęć przeżycia jeszcze jednej przygody, nieprzeparty ciąg w nieznane, skłonność do intensywnego, choć nie zawsze najwygodniejszego spędzenia urlopowego czasu. W pewnym ryzyku, w zdobywaniu rzeczy trudnych widzą poważne wartości, a może i sens życia.

Do tej licznej rodziny hobbystów zbierających przygody i wrażenia zamiast znaczków należą i szybownicy. Każdy bowiem przelot — to wyprawa w nieznane i nie sposób z góry nieomylnie przewidzieć jej szczegółów. Zdany na łaskę sprzyjających i złośliwych wiatrów, zawieszony między niebem a ziemią szybownik może liczyć tylko na siebie, na swoje umiejętności, na swoją inteligencję. Jak czasami mały wydaje się samemu sobie pod niebieską kopułą nieba, jak cieszy się każdym nawet najmniejszym zwycięstwem, przede wszystkim nad samym sobą, nad własnymi obawami, nad własnym nierzadko strachem. Jaką dumą przepełniona jest pierś kiedy lecisz nad wygrzewającą się w słońcu hen daleko w dole ziemią. Wyzwolony z poczucia proporcji kroczysz niby Guliwer po kraju Liliputów, wielomilowymi krokami, ostrożnie jednak, by nie podeptać cudownych miasteczek, fantazyjnych jezior, kolorowych pól i leśnej zieleni.

Należę do rodziny szybowników. I jestem z tego dumny. Właściwie jednak będzie jeśli powiem, że jestem po prostu zakochany w bezsilnikowym lataniu, szczęśliwy z możliwości przeżywania skrzydlatych przygód.

Nie zdziwi też zapewne nikogo radość jaką sprawiła mi wiadomość, iż mogę uczestniczyć w wyczynowym obozie szybowcowym organizowanym przez Aeroklub Jeleniogórski na lotnisku Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Przylepie.

Korzystając z urlopu potoczyłem się czym prędzej „na węgielkach" do entuzjastów spod Śnieżki. W jeżowskiej szkole spotykam już polującą na wyczyny grupę szybowników. Są też goście, przemiła trójka węgierskich muszkieterów — Dobosi, Kovacs i Sajti, noszący jedno imię Janos.

Pierwsze galopy robimy na miejscu. Idzie nam nawet nieźle. Co szczęśliwsi zaliczają takie konkurencje jak trójkąt 100 km z prędkością 70 km/h, docel powrotny do Poznania (382 km) i Ostrowa (335 km), a nawet do Gniezna i z powrotem. W wyniku tego ostrego startu notujemy m.in. rekord Węgier na „Bocianie" oraz wiele punktów do memoriału Bitnera i jeżowskich zawodów o puchar „Skrzydlatej".

Latając w Jeleniej Górze duszą jesteśmy już jednak na Przylepie. Wreszcie po przezwyciężeniu wszystkich trudności wyprawa rusza w drogę. Częściowo na czterech kółkach, częściowo drogą powietrzną przedostajemy się do Zielonej Góry. Nastawieni na podniebne przygody i osiągnięcie wyczynów szybowcowych nie przejmujemy się takimi drobiazgami jak skromne warunki zakwaterowania czy trudności z wyżywieniem. Gorzej z szybowcami. Miejscowy hangar jest tak mały, że nie ma mowy, by mogły pomieścić się w nim nasze „Standardki". Kotwiczymy je więc na świeżym powietrzu, w ciszy zabudowań i potężnych drzew. Natomiast nasz CSS i „Gawron" powiększają szereg zielonogórskich samolotów ustawionych na skraju lotniska.



W uroczym zaciszu zabudowań i drzew zakotwiczyliśmy nasze szybowce.

Powietrzny rekonesans napawa nas dużym optymizmem. Jak okiem sięgniesz lasy, z dwóch stron opływająca Zieloną Górę wielka Odra a na północ i na wschód, w odległości zaledwie kilkudziesięciu kilometrów od naszego, pięknie położonego wśród lasów lotniska-bazy, liczne jeziora. Wszystko to w połączeniu z dużymi obszarami piaszczystej ziemi oraz licznymi miasteczkami i osadami tworzy rzadko spotykany kontrast sprzyjający powstawaniu silnych prądów konwekcyjnych. Rychło też sprawdzają się przepowiednie Tadzia Kaczmarka, wiceprezesa urzędującego AJ i kierownika naszego obozu, że tu nosi przy każdej pogodzie. I rzeczywiście, nawet pod ławicami stratusów czy cirrusów spotykać będziemy po 3—4 m/sek wznoszenia.

Tymczasem jeden z pierwszych poranków wita nas wspaniałym rześkim powietrzem i pęczkami nieśmiałych jeszcze cumulusów. W błyskawicznym tempie jesteśmy na starcie. Niezmordowany i zawsze gotowy Henio Maciąg wyrzuca nas kolejno w powietrze. Niestety, zadanie jest o wiele za łatwe jak na powstałe warunki. Tylko docel-powrót do Leszna. Niektórzy z nas przelatują tę trasę w spacerowym tempie po dwa razy, co daje w sumie 304 km, ale jednocześnie zero punktów w memoriale Bitnera. Nie da się ukryć, że pogoda nie została wykorzystana właściwie.

A polska Afryka, jak zdążyliśmy ochrzcić miejscowe tereny, nosi niesamowicie. Kominy pięcio- a nawet siedmiometrowe znajdujemy na każde zwołanie i nie sposób wyładować przygodnie, chyba... że ktoś bardzo tego pragnie.

Za to na dzień następny Tadzio Kaczmarek, zresztą po telefonicznym upewnieniu się o dobrej pogodzie na punktach zwrotnych, zgłasza trójkąt 300 km Przylep — Wąsosz — Kobylnica — Przylep. Tu jednak pogoda robi figla. Niemal wszyscy wracają z Wąsosza do domu, a próby zapuszczenia się w okolice Poznania kończą się niepowodzeniem. Nie ustajemy jednak. Następny dzień znów przynosi cumulusową pogodę. Rozgrywamy tym razem w towarzystwie miejscowych pilotów trójkąt 100 km Przylep — Bytom Odrzański — Kolsko — Przylep.

Cumulusy nie opuszczają nas na krok. Srożą się tylko, wypiętrzają, pięknieją. Parne powietrze przypomina o niemal pewnych burzach. Mimo to latamy. Do niezapomnianych zaliczać będę 30 kilometrowy lot po prostej w strugach intensywnego deszczu, w powrotnej drodze z żelaznej trasy Przylep — Leszno — Przylep. W ogóle burze są tu gwałtowne i potężne. Skrzętnie je też na ogół omijamy. Pędzony na czele jednej z nich, długo uciekam w słońce. I choć ucieczka udaje się, bowiem ląduję w miejscowości, na którą od kilku tygodni nie spadła kropla deszczu, to jednak tym razem nie udało mi się powrócić z Leszna do Zielonej Góry. Po wcześniejszym zameldowaniu się w punkcie zwrotnym dokonują tego jednak Lech Jaworski i Andrzej Dziurzyński. Nocuję u sołtysa, rano zabiera mnie i szybowiec wózek transportowy z pobliskiego Centrum Szybowcowego. Wkrótce też leszczyńscy mechanicy sprawnie montują moją standardkę, a instr. Jesionowski holuje i zostawia mnie w jedynym chyba w okolicy ale za to zdecydowanym kominie nad Wschową. Mimo słabych warunków, próbuję bowiem wracać do domu o własnych siłach. Cieszy mnie więc każdy meterek. Nad Sławskim jeziorem łapię podstawę na wysokości 1 600 metrów. Przed sobą nam natomiast groźną ścianę burzy. Decyduję się na lot po prostej. Wszędzie bowiem dobrze, ale najlepiej w domu. Czy jednak dolecę? — tego nie da się przewidzieć. Jeśli po drodze nie „podusi", to teoretycznie dolot mam zapewniony.

W miarę zbliżania się do znajomych już lasów i okolic łapię niestety trzymetrowe duszenie. Jak piskorz wywijam się z opresji. Lądowanie przymusowe jest jednak nieuniknione. Odległy o 10 km od celu Przytok wita mnie ulewą jakiej jeszcze nie widziałem. Od potężnych podmuchów wiatru szybowiec tańczy jak baletnica. Smagany deszczem podpieram jak mogę plecami skrzydło, by zabezpieczyć szybowiec przed wywrotką i choć trochę schronić się przed wodą lejącą się z nieba. Nic z tego. Po kilkunastu sekundach nie ma na mnie suchej nitki. I tylko dziko bębniący po pokryciu szybowca deszcz wygrywa swą zwariowaną melodię. Wtórują mu zwielokrotnioną siłą częste wyładowania atmosferyczne o niespotykanej sile. Wreszcie ustaje groźny, choć piękny w swej sile żywioł.

Wszystko wynagradza mi obozowy pikap z wózkiem transportowym, z którego wysypują się wszyscy uczestnicy obozu. W błyskawicznym tempie demontują zmoknięty szybowiec. Wkrótce jemy wspólny obiad w podrzędnej, ale przyjemnej zielonogórskiej restauracji. Syty i porządnie zmęczony marzę już tylko o swoim polowym łóżku. Większość obozowiczów wybiera przemiłą Palmiarnię, w której można potańczyć z pięknymi dziewczętami winnego grodu.

Po dziesięciu dniach podniebnych wojaży, podczas których ciągłe i silne wschodnie wiatry nie pozwoliły rozwinąć nam skrzydeł i osiągnąć przewidywanych wyczynów, musimy niestety kończyć arcyprzyjemną zabawę. Szkoda trochę naprawdę doskonałych, iście afrykańskich miejscowych warunków termicznych. Mimo wszystko wywozimy z Zielonej Góry, oprócz niezapomnianej przygody, ponad 5 000 km przelecianych na pięciu szybowcach „Mucha-Standard" w łącznym czasie ponad 150 godzin. Nie mówiąc już o wielu korzyściach szkoleniowych wynikłych z latania w zróżnicowanych warunkach atmosferycznych i terenowych. Na koszty obozu składało się tylko niespełna 30 godzin resursu samolotowego oraz turnusowe stawki na wyżywienie. Wszystkie te osiągnięcia, możliwe jeszcze do poprawienia w warunkach obozowych, są absolutnie nie do zrealizowania w praktyce aeroklubowego normalnego latania.

Popierając i chwaląc cenną inicjatywę Aeroklubu Jeleniogórskiego w

Uczestnicy obozu Hipolit Gołąbek i Andrzej Dziurzyński studiują trasę kolejnego przelotu. Foto: „SP" — H. Kucharski (4)





Tadeusz Kaczmarek, dusza i głowa zielonogórskiego obozu.

tym zakresie, jednocześnie należy się dziwić pewnym objawom ze strony czynników odgórnych, zmierzających do zakazu tego rodzaju wypraw.

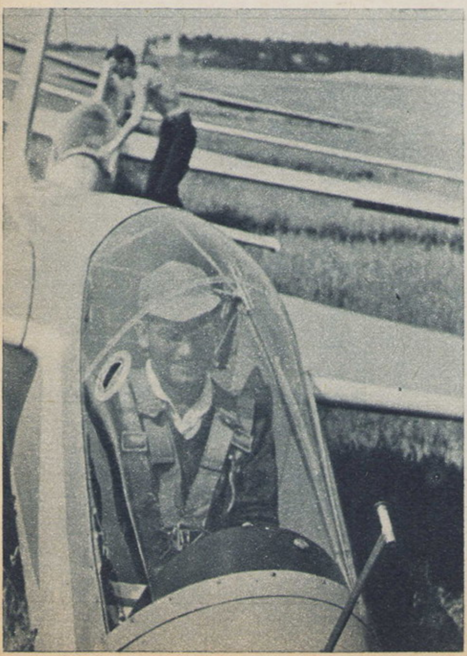
Korzystając z niespodziewanie zachodniego wiatru gościnny Przylep pożegnaliśmy grupowym odlotem na diamentową trasę pięćsetki. Mimo iż walczyliśmy jak lwy, popadaliśmy jak przysłowiowe muchy po przeleceniu odległości 100—300 km. Znów potwierdziła się prawda, że od optymizmu lepsze są zdrowe cumulusy. Po dwóch dniach tułaczki w terenie przygodnym wróciliśmy na sznurku do Jeleniej Góry. Byliśmy fantastycznie opaleni, jako że najlepiej opalić się można w kabinie szybowca, pełni wrażeń i po swojemu wypoczęci. Przykro było rozstawać się ze swoimi sztabówkami, świadkami i towarzyszkami wszystkich wzlotów i dolotów, niedolotów i lądowań.

Skończył się jednak obóz, kończył się też urlop. Wracać trzeba było do pracy, do codziennych obowiązków. Przygód starczyć musi na cały okrągły rok. Już jednak teraz wiem, że nie tylko w zimowe wieczory przeżywać będę od nowa wszystko jeszcze raz, że po nocach śnić mi się będą kopiaste cumulusy i siedmiometrowe wznoszenia nad zielonogórską ziemią. I również już teraz jestem przekonany, że takie sny mogą nabrać realnych kształtów znów za rok pod niebieskim niebem polskiej Afryki.

O ile znam ludzi Aeroklubu Jeleniogórskiego, będą się oczywiście starać, by tak się stało. Oby z powodzeniem. I jeszcze jedno. Jeśli można zapraszam się na obóz w roku następny.

HENRYK KUCHARSKI

Nasz węgierski przyjaciel, dobry pilot i wypróbowany kolega Janos Sajti, za chwilę poleci po kolejny wyczyn i przygodę.



Lotniczy Czyn Dwudziestolecia

PIĘKNIEJE LOTNICZE PODWÓRKO

WIELE osób przewinęło się w czerwcu, w okresie X Szybowcowych Mistrzostw Polski, przez Leszno. I wszyscy, nawet jeśli im złośliwości aury nie pozwalały się zanurzyć, podziwiali nowy obiekt na tamtejszym lotnisku — wybudowany w czynie społecznym (w znacznej rzecz jasna, mierze) basen przeciwpożarowy przystosowany do kąpieli. To jeden z przykładów zmian jakie stale zachodzą na naszym lotniczym podwórku.

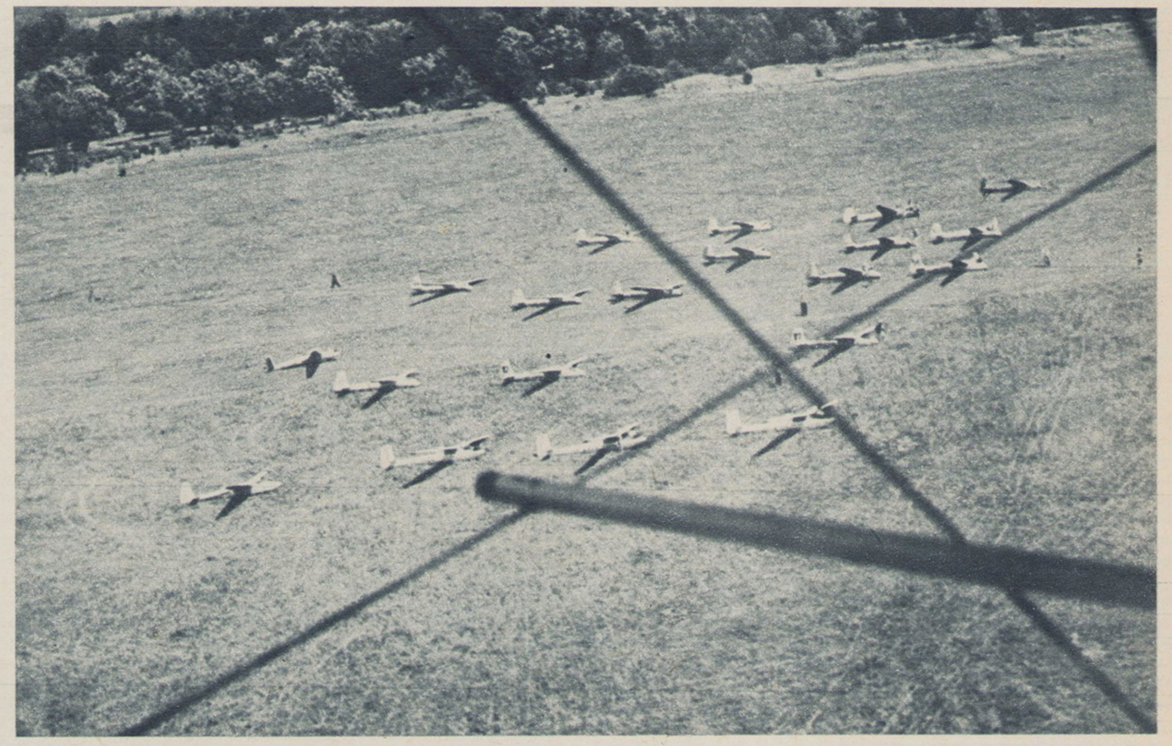
W przededniu Lipcowego Święta, kiedy ten numer „Skrzydlatej" wędrował już do drukarni, zwróciliśmy się telefonicznie do kilku ośrodków z pytaniem: **Jak przebiega realizacja zobowiązań w ramach Lotniczego Czynu Dwudziestolecia?**

Pierwszy — jak pamiętamy — zadeklarował prace społeczne **Aeroklub Jeleniogórski.** Od niego też rozpoczęliśmy telefoniczny rekonesans. Poza dwoma pozycjami — informuje nas wiceprezes urzędujący AJ **Tadeusz Kaczmarek** — wszystkie zobowiązania już zrealizowaliśmy. Mało tego. Nowe zadania skłoniły nas do wykonania pewnych prac dodatkowych, również w czynie społecznym. Obecnie w jeżowskim ośrodku przyjęliśmy zorganizowaną przez ZBOWiD kolonię dla 74 dzieci zza granicy. Musieliśmy dla nich przygotować pomieszczenia, pomalować łóżka i wykonać szereg innych robót gospodarczych. Wszystko niono instalację elektryczną w 6 pojazdach, pomalowano 2 wyciągarki, 3 przyczepy samochodowe i „Nysę". Przebudowano radiostację. Rozsiano nawozy sztuczne na lotnisku.

Nasze najpoważniejsze zobowiązanie — przekazuje nam wiceprezes **Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu Stanisław Porzych** — którym uczcimy tegoroczne Jubileusze, jest wykonanie płyty przed hangarem. Nie muszę przecież tłumaczyć jak bardzo to pomaga w robocie na lotnisku. To pracochłonne zadanie zostało już wykonane! Przeprowadziliśmy też zaplanowane prace porządkowe, ... pracowaliśmy już i wydaliśmy skrypty, zrobiliśmy urządzenia mechaniczne do otwierania hangaru. Nasz dział techniczny wykonał, między innymi, obudowę wjazdu do warsztatu szybowco-



Wiele społecznego wysiłku złożyło się na powstanie pięknego basenu na leszczyńskim lotnisku. Na zdjęciu: Uczestnicy wiosennego kursu metodycznego dla kandydatów na instruktorów pracują przy budowie basenu. Foto: R. Zabiełło



Również w ramach Lotniczego Czynu Dwudziestolecia odbywają się liczne regionalne zawody. Szybowce przygotowane do startu w II Szybowcowych Mistrzostwach Wrocławia. Foto: J. Szymański

to włączyliśmy do naszych zobowiązań dla uczczenia XX-tej rocznicy PRL. Oczywiście prace administracyjne to tylko zaplecze naszej lotniczej działalności. A tu też mamy ciekawe wyniki. Na przykład 13 osób ukończyło już szkolenie podstawowe. Obecnie odbywa się obóz LPW. Wkrótce na „Czapli" szkolić będziemy nową grupę. Loty wyczynowe — jak zwykle bez przerwy.

Pomyślny jest również meldunek z **Aeroklubu Olsztyńskiego.** Zrealizowano już około 75% zobowiązań. Między innymi zmienie. Wiele starań przyłożyli piloci. Wykonali szereg udanych przelotów warunkowych. W sumie szybownicy zdobyli już ponad 100 000 punktów w zawodach całorocznych „Skrzydlatej".

Przy telefonie w **Bielsku** spotykamy wieloletniego instruktora tegoż klubu **Jana Wincza.** Z zadowoleniem — mówi nam — przeglądając listę zobowiązań, tak na gorąco, mogę stwierdzić, że prawie wszystkie planowane prace zostały zrealizowane. Wprawdzie termin niektórych zawodów jest późniejszy, ale owego, remonty sprzętu mechanicznego we własnym zakresie. Prawie gotowa jest już automatyczna stacja benzynowa. Przebudowano sprzęgło hydrauliczne wyciągarki typu „Herkules", uporządkowano teren — nie mówiąc oczywiście o szeregu pomniejszych prac.

Jak widać z tych kilku meldunków, realizacja zobowiązań podjętych w ramach Lotniczego Czynu Dwudziestolecia przebiega pomyślnie. A o tym co dzieje się w innych klubach — za tydzień.

(p)

II SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA WROCŁAWIA

WROCŁAWSKIE lotnictwo często jest ostatnio „na tapecie". Przyczynił się do tego — nie ujmując nic sympatycznemu miejscowemu klubowi — III Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów. Impreza, która powstała w stolicy Dolnego Śląska i stworzyła trwały trójkąt: Ziemie Zachodnie — prasa — lotnictwo.

Nie minęło parę tygodni od rajdu, a znów muszę, właściwie raczej chcę, dorzucić do wrocławskich historii nowy kwiatek. Sposobność ku temu jest znaczna: II Szybowcowe Mistrzostwa. Zawody, oceniane może przez pryzmat „Fok" i pięćsetkilometrowych trójkątów, nie tak znowu wielkie, ale znalazłoby się jeszcze sporo krajów w Europie, które chętnie widziałyby swoje mistrzostwa w takiej obsadzie i personalnej i sprzętowej.

W dniu 31 maja br. bowiem na starcie II SMWr. stanęło 18 miejscowych pilotów, 3 szybowników z CSRS (Aeroklub Rana) oraz 2 z NRD (Aeroklub Drezdeński). Mieli uczestnicy zawodów do dyspozycji 12 „Much Standard", 2 „Bociany", 2 „Jaskółki", 1 „Jaskółkę L", 3 „Orliki" oraz 3 „Muchy 100". Od „zaraz" też zaczęto latać. Wprawdzie zbyt słabe warunki termiczne nie pozwoliły na rozegranie konkurencji, ale piloci wyżywali się w „przetrzymywaniu" nad lotniskiem. Ostatni, gdy już wszystkie maszyny były w hangarze, lądował **Marian Łuszpiński**.



Czechosłowaccy goście wystąpili na szybowcach rodzimej konstrukcji i produkcji „Orlik".

WYNIKI II SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW WROCŁAWIA

	Imię i nazwisko	Punkty uzyskane w konkurencji						Klasyfikacja końcowa
		I	II	III	IV	V	VI	
1	Antoni Janicki	536	1000	687	1000	726	728	4 141
2	Stanisław Palider	138	897	861	820	51	1000	3 696
3	Andrzej Sokolski	600	965	680	625	731	83	3 601
4	Marian Łuszpiński	0	972	1000	332	845	445	3 594
5	Achil Rudnik	221	419	671	877	567	974	3 508
6	Zenon Jewstrat	223	103	756	912	561	994	3 446
7	Roman Polański	1000	0	980	671	4	485	3 140
8	Tadeusz Skałacki	536	0	695	604	731	271	2 837
9	Janusz Szkodo	138	0	947	–	755	381	2 221
10	Jerzy Maj	138	103	644	263	575	394	2 014
11	Maciej Michałowski	123	0	861	0	1000	0	1 984
12	Jan Baran	353	0	618	–	494	459	1 924
13	Ludmiła Flądro	138	381	618	263	368	18	1 768
14	Adam Lip	633	0	487	263	0	–	1 388
15	Włodzimierz Kinsner	0	113	0	289	534	440	1 376
16	Stanisław Pacyk	138	103	445	24	430	0	1 140
17	Romualda Kirejczyk	151	106	432	365	0	–	1 054
18	Jerzy Sabadasz	138	0	–	–	–	–	138
Goście zagraniczni								
1	Vladimir Egermayer	–	987	854	860	722	871	4 294
2	Indra Pausova	–	858	635	741	650	871	3 755
3	Siegfried Ullrich	686	833	687	524	477	787	3 517
4	Vladimir Matatko	–	632	589	488	445	885	3 039
5	Heinz Ahlert	–	322	618	671	–	728	2 339

Nazajutrz odbyła się I konkurencja — prędkościowy przelot po trasie trójkąta 106 km Wrocław — Kaszyce — Krzydlina — Wrocław, zamieniony na przelot odległościowy po wyznaczonej trasie, ponieważ do mety doleciał tylko jeden zawodnik. Chwała więc dla **Romana Polańskiego**, który na „Musze 100" samotnie minął metę.

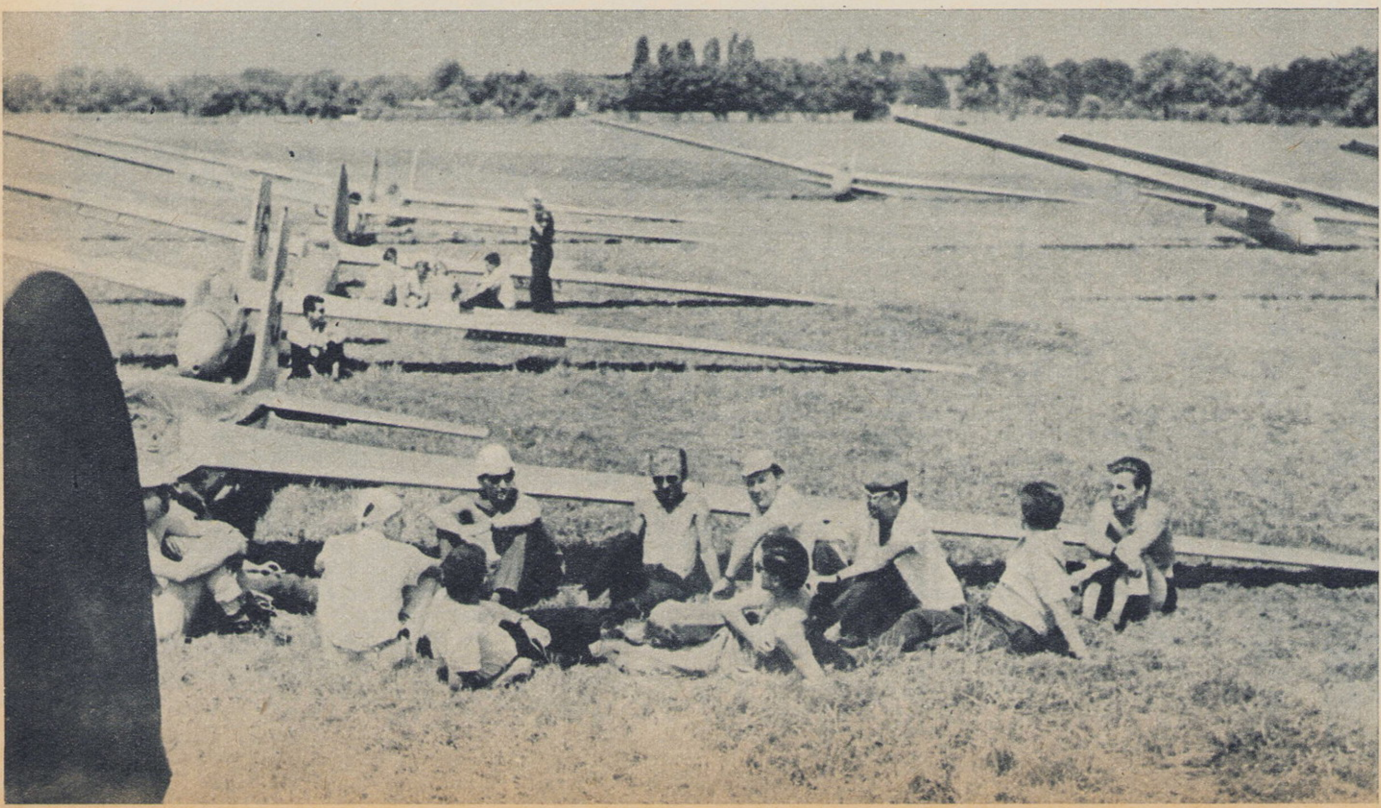
Po dwudniowej przerwie (4. VI.) na tej samej trasie rozegrano II konkurencję. Pogoda była nieco lepsza i próbę ukończyło 4 pilotów z Wrocławia, 3 z CSRS oraz 1 z NRD.

Dnia 5 czerwca br. zaplanowano na III konkurencję prędkościowy przelot docelowo - powrotny do Leszna, długości 170 km. Niestety, znów pogoda pokrzyżowała zamierzenia i nikt do mety nie doleciał. Wygrał **Marian Łuszpiński**, pokonując odległość 150 km.

Znowu dzień nielotny i nowa IV próba — prędkościowy przelot docelowo — powrotny do Lubina Legnickiego. Warunki nadal nie najlepsze, ale zadanie wykonało 6 pilotów. Zwyciężył **Antoni Janicki** — 43,2 km/h.

Kolejną, V konkurencję rozegrano dopiero 10 czerwca br. Tego dnia zawodnicy walczyli na trasie trójkąta 319 km Wrocław — Ostrów Wlkp. — Sława Śl. — Wrocław. Tym razem pogoda była na medal. Metę osiągnęło 11 pilotów. Najlepszą prędkość — 75 km/h uzyskał **Maciej Michałowski**, który miał wreszcie warunki na wykorzystanie „Jaskółki L". Wynik ten dał mu 5 690 pkt. w zawodach całorocznych. Indra Pausova prędkością 55,8 km/h pobiła nowy rekord CSRS. Warunki do złotej odznaki i diamenty zdobyli: Vladimir Egermeyer, Jerzy Maj, Achil Rudnik oraz startujący poza konkurencją Janusz Gogala. Warunek do zło-

Na starcie widok niczym na mistrzostwach Polski. Duża grupa pilotów, liczne szybowce, goście zagraniczni. Foto: J. Szymański



MIĘDZYNARODOWY REKORD MARINY POPOWICZ

OSTATNIO pilotka radziecka, żona kosmonauty nr 4 Marina Popowicz, po wystartowaniu wczesnym rankiem z podmoskiewskiego lotniska na czechosłowackim samolocie sportowym „L-29”, osiągnęła wielki sukces. Przeleciała ona na wysokości 5 tysięcy metrów trasę o obwodzie zamkniętym 100 km z przeciętną prędkością 600 kilometrów na godzinę. Jest to nowe osiągnięcie sportowe na miarę światową w klasie lekkich sportowych samolotów odrzutowych o ciężarze do trzech ton. Dotychczas nikt jeszcze nie wpisał się do tabeli rekordów światowych w tego rodzaju lotach. Warto podkreślić, że rekordowy wynik Mariny Popowicz jest osiągnięciem światowym nie tylko w kategorii rekordów kobiecych, ale i męskich.

Dziennikarz radziecki A. Titow odwiedził Marinę Popowicz w Gwiezdnym Miasteczku i poprosił, aby odpowiedziała na interesujące nas pytania.

— Pyta pan — mówi Marina — dlaczego startowałam na czechosłowackim „L-29”? Wiadomo że z Czechosłowacją i innymi państwami socjalistycznymi współpracujemy również i w dziedzinie lotnictwa. Czesi latają na naszych szybowcach i samolotach, my zaś na ich. Latałam na nowym czechosłowackim samolocie „L-29”, konstrukcji Jana Vlceka. Samolot ten posiada doskonałe zalety aerodynamiczne, a ponieważ z wyglądu przypomina nieco stworzenia żyjące w morzu, nasi sportowcy nazwali go po prostu „Delfinem”. I Czechosłowacy oczywiście nie wezmą nam tego za złe, że „Delfin” zadebiutował w Związku Radzieckim. Jasne jest, że w ślad za nami oni również na tym samolocie będą szturmować rekordy światowe.

— Czy nie mogłaby Pani podać bliższych danych lotniczo-technicznych samolotu „L-29”?

— Bardzo chętnie. Jest to lekki, zwrotny samolot z jednym silnikim odrzutowym, o rozpiętości dziesięciu metrów. Całkowicie metalowy, wolnonośny jednopłat. Usterzenie ogonowe w kształcie litery „T”. Statecznik poziomy przestawiany automatycznie. Prędkość podróżna — 600 kilometrów na godzinę, osiąga dość duży pułap. Słowem „L-29” posiada wiele doskonałych zalet, które właśnie pociągają pilotów.

— Kiedy zaczęła Pani latać?

— Szesnaście lat temu, w Aeroklubie Nowosybirskim. Marzyłam o tym, rzecz jasna, znacznie wcześniej. I oto szkolenie w aeroklubie dobiegło końca. „Ale to jeszcze nie jest ostateczny „pułap” — postanowiłam. Pragnęłam bowiem zostać zawodowym lotnikiem. Marzyłam o tym, aby się dostać do Centrali Połączonej Szkoły Lotniczo-Technicznej DOSAAF. Ale tam dziewcząt nie przyjmowano. Walczyłam jednak tak długo, aż osiągnęłam zamierzony cel — zostałam przyjęta do wspomnianej szkoły.

Po ukończeniu szkolenia pozostawiono mnie tam w charakterze pilota-instruktora. Tu poznałam wspaniałą kobietę, Margaritę Sołoduszenkową, dziś mistrzynię sportu. Zaprzyjaźniłyśmy się ze sobą bardzo serdecznie.

— Który z byłych wychowanków najmocniej utrwalił się Pani w pamięci?

— Było ich około trzydziestu. Cała grupa. Wszyscy byli zakochani w lotnictwie. Wymienię tylko niektórych. Walentin Daniłow pracuje obecnie w lotnictwie komunikacyjnym. Wiktor Sziszow — jest pracownikiem lotniczego klubu sportowego. Jedyna kobieta z mojej grupy, Aza Stupina, pracuje w Wołgogradzie w charakterze pilota-instruktora.

Marina Popowicz opowiedziała również dziennikarzowi jak ułożyło się jej życie w późniejszym okresie. Będąc instruktorem w Centralnym Aeroklubie im. W.P. Czkałowa, ponownie spotkała tam swoją koleżankę, pilota-instruktora spadochroniarkę Margaritę Sołudoszenkową, która od tej chwili stała się nieodłączną przyjaciółką rodziny kosmonautów. Pod kierownictwem doświadczonych trenerów, zasłużonych mistrzów sportu, rekordzistów świata Anny Bodriaginej i Jakowa Forostienki. Marina przygotowywała się do pokazów lotniczych. Na pokazach w Tuszyno Marina zademonstrowała wysoki poziom wyszkolenia lotniczego, w związku z czym otrzymała odznaczenie państwowe.

Na zakończenie rozmowy z dziennikarzem Marina Popowicz powiedziała:

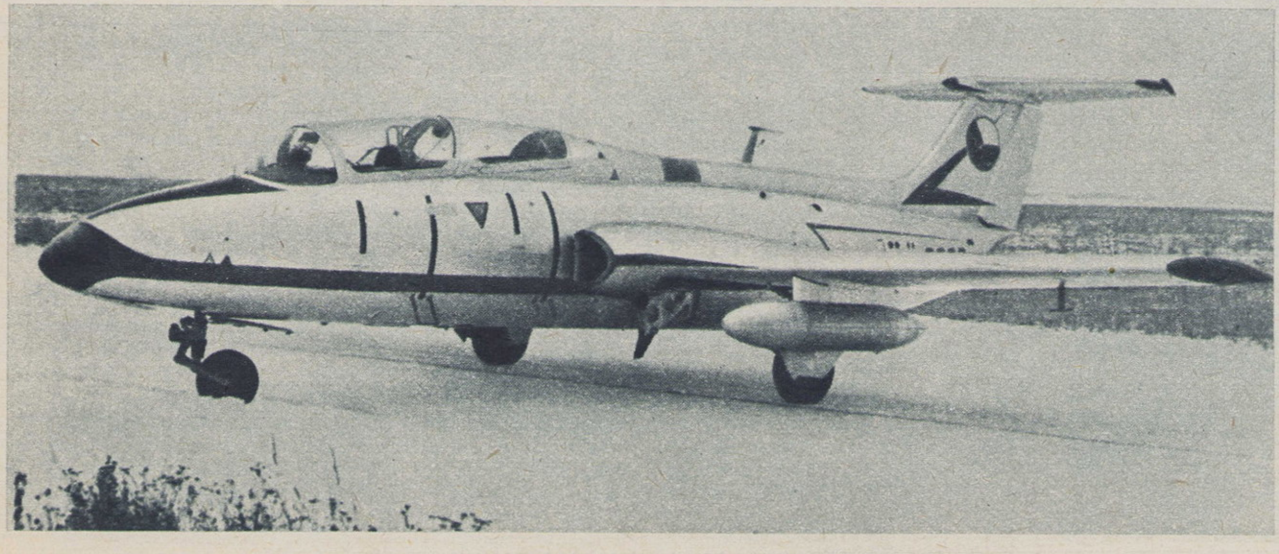
— Pragnę przekazać sportowcom lotniczym gorące pozdrowienia i życzyć im nowych, wspaniałych sukcesów. Ci, którzy postanowili żyć za pan brat z przestworzami, poświęcić się pracy w lotnictwie, powinni być silni i wytrwali. Słowem, muszą to być wszechstronni sportowcy. Osobiście pasjonuję się strzelectwem, gram w siatkówkę, jeżdżę na łyżwach, nartach, umiem prowadzić motocykl.

Od siebie życzymy sympatycznej Marinie pomyślnych lotów!

(Oprac. Elha)



Marina Popowicz w kabinie samolotu, podczas jednego ze swych lotów.



Oto L-29 w całej okazałości, na jednym z lotnisk czechosłowackich.

Z ZAGRANICY

Astronautyka

★ Na orbitę okołoziemską wprowadzono dnia 23 czerwca br w ZSRR kolejnego sztucznego satelitę Ziemi „Kosmos-33”. Na pokładzie mikroksiężyca znajduje się aparatura przeznaczona do dalszego badania przestrzeni kosmicznej.

★

★ Wystrzelenie kabiny „Gemini” z dwoma kosmonautami na pokładzie nastąpi przypuszczalnie w ostatnich dniach grudnia br. W realizacji programu nastąpiła zatem zwłoka, bowiem przed paroma miesiącami Amerykanie zapewniali, że wspomniana próba przeprowadzona zostanie w listopadzie br.

★

★ Senat amerykański zatwierdził budżet badań kosmicznych. Wynosi on ponad 5 mld 246 mln dolarów. Równocześnie senat odrzucił poprawkę senatorów Fulbrighta i Morse'a, postulującą zmniejszenie o 10% kredytów przeznaczonych na realizację projektu „Apollo”, tj. wystrzelenia na Księżyc pojazdu kosmicznego z załogą.

Militaria

★ W miejscowości Bela w Portugalii rozpoczęły się prace przy budowie bazy dla zachodnioniemieckich samolotów wojskowych.

★

★ Bomba 380 kg odłączyła się nagle od odrzutowego myśliwca bombardującego F-100, lecącego nad stanem Kansas w USA. Bomba upadła nad brzegiem rzeki i nie rozerwała się. Przedstawiciel lotnictwa USA oświadczył, że bomba zaopatrzona była w zapalnik zwykły, a nie jądrowy.

★

★ Brytyjskie ministerstwo obrony potwierdziło, że Anglia wysyła do strefy Azji południowo-wschodniej rakiety „Bloodhound-2”. Ministerstwo podkreśliło, iż rakiety te są przeznaczone „do celów obronnych”. Zdaniem zagranicznych obserwatorów posunięcie to wskazuje na politykę nasilania zbrojeń we wspomnianym rejonie i zaostrzanie konfliktu z Indonezja.

Różne

★ Brat zamordowanego prezydenta USA, Edward Kennedy, został ciężko ranny w katastrofie lotniczej. Samolot, którym leciał, rozbił się pod Bostonem. Edward Kennedy, który jest senatorem ze stanu Massachusetts, znajduje się w szpitalu.

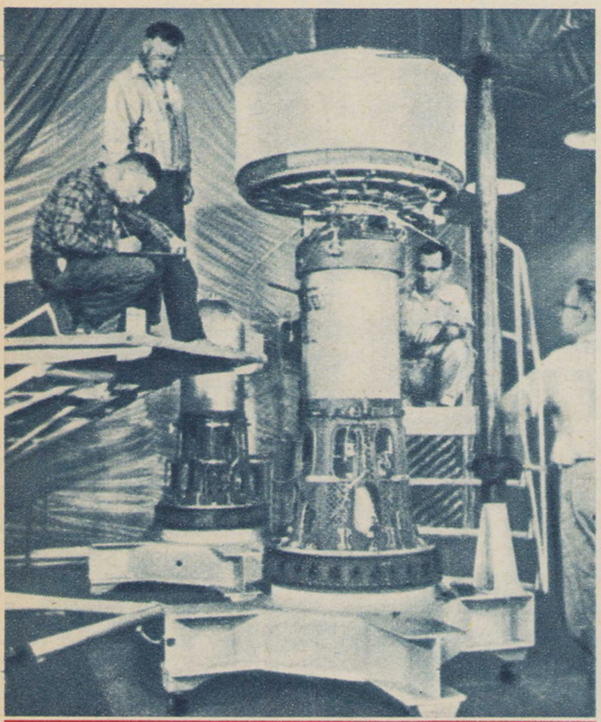
★

★ Samolot marynarki wojennej USA dokonał niezwykle trudnego przelotu na trasie z Christchurch (Nowa Zelandia) do amerykańskiej bazy Mc Murdo Sound na Antarktydzie, aby zabrać stamtąd ciężko rannego członka ekspedycji USA. Był to pierwszy lot na Antarktydę dokonany w środku nocy (zimy) polarnej. Po przyjęciu na pokład 39-letniego McMullena, który wskutek upadku doznał złamania kręgosłupa, samolot wystartował w drogę powrotną.

Sport samolotowy

★ Komisja samolotowa Aeroklubu NRF postanowiła na swym ostatnim posiedzeniu organizować corocznie Samolotowe Mistrzostwa NRF. Mistrzostwa mają być organizowane na wzór mistrzostw prowincji Hesja.

DRUGA GENERACJA SATELITÓW METEOROLOGICZNYCH



Wyżej: Doświadczalny satelita meteorologiczny „Tiros-1" na szczycie ostatniego członu rakiety nośnej. Niżej: Przekazany przez „Tiros-1" obraz spiralnie ułożonych powłok chmur podczas trąby powietrznej nad Pacyfikiem (1 300 km na wschód od Brisbane w Australii). Burza została wykryta wcześniej niż mogły to zrobić stacje obserwacyjne na lądzie i morzu.



Mgr inż. ANDRZEJ MARKS

JEDNĄ z dziedzin kosmonautyki, w której osiągnięto szczególnie doniosłe rezultaty i to rezultaty o bezpośrednim praktycznym zastosowaniu, stanowią badania meteorologiczne przy pomocy przyrządów pomiarowych umieszczanych na sztucznych satelitach Ziemi. Badania te zostały zapoczątkowane już na pierwszych sztucznych satelitach naszej planety. Uzyskane rezultaty były na tyle obiecujące, że skłoniły one do skonstruowania specjalnych satelitów meteorologicznych. Szczególnego rozgłosu nabrały tu sztuczne satelity USA typu „Tiros". Wiadomo jednak, że również uczeni radzieccy z powodzeniem prowadzą podobne badania.

Satelity „Tiros", chociaż były tylko obiektami doświadczalnymi, dały nadspodziewanie dobre rezultaty o bezpośredniej użyteczności praktycznej. Wielokrotnie, na przykład, przy ich pomocy odkrywano huragany znacznie wcześniej niż zostały one ujawnione przez naziemną sieć meteorologiczną. Dzięki temu można było zawczasu uprzedzić o nadejściu danego huraganu zagrożone obszary globu ziemskiego przyczyniając się w ten sposób do ocalenia wielu istnień ludzkich i zmniejszenia szkód materialnych.

Tym samym udowodniono, że pogląd, iż satelity meteorologiczne mają bardzo wysoką przydatność praktyczną, jest w pełni uzasadniony. W oparciu o te rezultaty przystąpiono więc do utworzenia systematycznej satelitarnej służby meteorologicznej.

Ponieważ walory jakie ona posiada mogą być w pełni wyzyskane tylko w przypadku ścisłej współpracy międzynarodowej, więc uczeni radzieccy i amerykańscy w ramach porozumienia o współpracy w opanowywaniu Kosmosu (obejmującego badania radiołącznościowe i geofizyczne) zawarli także porozumienie na temat ścisłej współpracy w dziedzinie badań meteorologicznych przy pomocy sztucznych satelitów.

W niedalekiej przyszłości mają być wysłane dwa satelity meteorologiczne nowego ulepszonego typu przez uczonych radzieckich i dwa przez uczonych amerykańskich. Dostarczane przez nie drogą radiową dane naukowe będą odbierane przez stacje na terytorium Związku Radzieckiego i na terytorium Stanów Zjednoczonych. Wszelkie rezultaty naukowe mają być natychmiast wymieniane i udostępniane wszystkim innym krajom. Znajdujemy się więc w obliczu przedsięwzięcia o prawdziwie międzynarodowym charakterze mającego służyć dobru całej ludzkości.

Uczeni amerykańscy przygotowując się do udziału w tym przedsięwzięciu kończą obecnie budowę satelitów typu „Nimbus" (Chmura) stanowiących urządzenia o konstrukcji znacznie ulepszonej w porównaniu z satelitami „Tiros" i mających być prototypem użytkowych satelitów meteorologicznych.

Pierwszą istotną cechą odróżniającą je od satelitów typu „Tiros" stanowi to, iż obiektywy kamer obserwacyjnych satelitów „Nimbus" będą nieprzerwanie zwrócone w kierunku powierzchni Ziemi. W tym celu na satelitach typu „Nimbus" został umieszczony specjalny system orientacyjny złożony z zespołu dysz odrzutowych, w których substancją odrzutową jest sprężony gaz. Działanie tych dysz jest regulowane przez zespół czujników promieniowania podczerwonego odnajdujących granicę między powierzchnią Ziemi, a sklepieniem niebieskim, czyli horyzont. Precyzja działania tego systemu jest taka, że maksymalne odchylenie usytuowania kamer obserwacyjnych od planowanej pozycji nie będzie większe niż 1°. Usunięta więc została główna wada satelitów typu „Tiros" polegająca na tym, że obiektywy ich kamer obserwacyjnych tylko co pewien czas i w sposób przypadkowy obejmowały zasięgiem swej obserwacji powierzchnię Ziemi.

Podobnie jak na satelitach „Tiros" tak i na satelitach typu „Nimbus" główny przyrząd badawczy mają stanowić właśnie kamery teleautograficzne przekazujące na Ziemię obrazy powłoki chmur. Mają być w tym celu zastosowane trzy kamery. Oś optyczna jednej z nich ma być zwrócona pionowo w dół, a osie optyczne dwóch pozostałych kamer — odchylone w przeciwne strony pod kątami 35° od pionu w płaszczyźnie prostopadłej do kierunku lotu satelity. Z wysokości 1100 km, na jakiej ma się poruszać satelita, będą one łącznie obejmować obserwacją obszar powierzchni Ziemi o rozmiarach 2300 na 700 km, przy czym poszczególne obrazy będą na siebie zachodzić tak, że 10% powierzchni kolejnego obrazu będzie się pokrywać z poprzednim obrazem. Na wyeksponowanie pojedyńczego obrazu wystarczy 0,04 sek. Obrazy będą rejestrowane na taśmie magnetycznej zdolnej do pomieszczenia 64 oddzielnych kompletów obrazów podczas, gdy w ciągu jednego okrążenia wokół Ziemi ilość zgromadzonych obrazów wynosić będzie tylko 32. Na przekazanie na Ziemię drogą radiową 64 obrazów wystarczy 10 minut czasu. Dla przekazywania obrazów zastosowany zostanie system 800 liniowy, a więc nieco lepszy niż ogólnie stosowany w telewizji system 625 liniowy. Wypadkowa zdolność rozdzielcza systemu obserwacyjnego wynosić będzie 0,8 km, co dla potrzeb meteorologii jest wartością całkowicie wystarczającą.

Orbity satelitów „Nimbus" mają być w przestrzeni usytuowane inaczej niż orbity satelitów „Tiros", które były nachylone do płaszczyzny równika ziemskiego pod kątami w zasadzie nie większymi niż 50 stopni, przy czym nie przywiązywano specjalnej wagi do nadania im kształtu kołowego i umieszczenia na ściśle zaplanowanej wysokości.

Płaszczyzny orbit satelitów „Nimbus" będą nachylone do płaszczyzny równika ziemskiego pod kątem 80 stopni. Tym samym aparatura tych satelitów będzie obejmować obserwacją praktycznie rzecz biorąc całą powierzchnię naszej planety. Przy

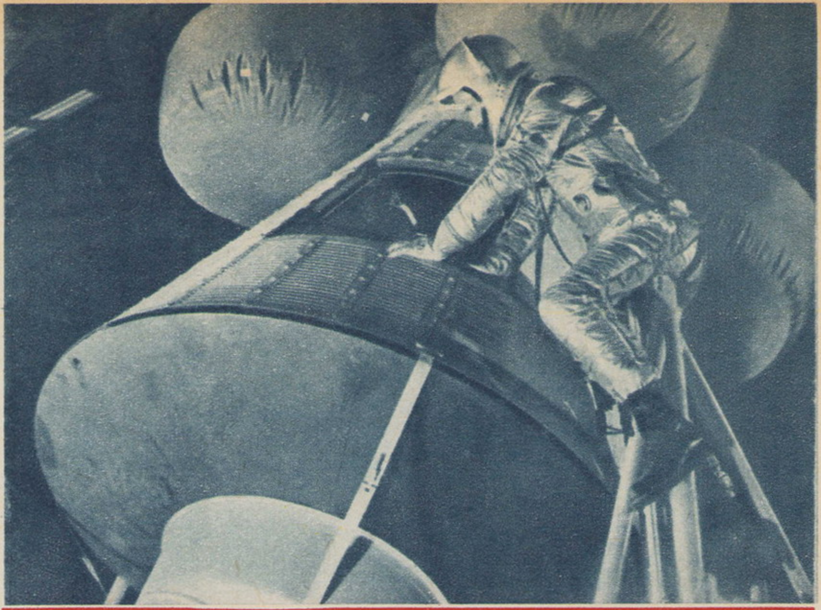
wysokości orbity 1100 km okres jednego okrążenia Ziemi trwać będzie 108 minut. Ponad poszczególnymi obszarami powierzchni Ziemi satelity te przelatywać więc będą niemal o tej samej godzinie (liczonej według czasu miejscowego). W tej sytuacji dla takiego satelity zawsze jedna i ta sama półkula Ziemi będzie w zasięgu obserwacji dziennej i zawsze jedna i ta sama półkula będzie w zasięgu obserwacji nocnej. Wysłanie więc dwóch takich satelitów w odstępie czasu 12 godzin pozwoli na uzyskanie w ciągu doby przynajmniej dwóch obrazów danego obszaru powierzchni Ziemi, jednego pochodzącego z dnia, a drugiego z nocy.

Oprócz aparatury służącej do uzyskiwania obrazów chmur (i to zarówno w dzień jak i w nocy dzięki wykorzystaniu promieni podczerwonych) satelity te posiadać będą także szereg przyrządów odbierających wysyłane przez atmosferę ziemską i powierzchnię Ziemi promienie podczerwone o różnej długości fali. Pozwolą one na pomiar temperatury różnych warstw atmosfery (z dokładnością 2,5° C), pomiar wilgotności atmosfery (ponieważ para wodna pochłania promieniowanie podczerwone o pewnych długościach fali), pomiar stężenia dwutlenku węgla i ozonu (na tej samej zasadzie) itd. W pośredni sposób można także będzie wyznaczać ciśnienie atmosfery. Tak więc satelity „Nimbus" dostarczać będą bardzo szeroki wachlarz danych meteorologicznych.

Utworzenie globalnego systemu satelitów meteorologicznych przyniesie więc olbrzymie korzyści meteorologii należy bowiem pamiętać, że obecnie zaledwie kilka procent powierzchni Ziemi jest objęte dokładną i systematyczną służbą meteorologiczną. Szczególnych korzyści od satelitarnej służby meteorologicznej oczekuje lotnictwo, które pomimo nowoczesnych metod nawigacji umożliwiających loty w każdych warunkach meteorologicznych i pomimo zastosowania samolotów mało podatnych na wpływy meteorologiczne, ciągle jednak natrafia na bardzo istotne trudności ze strony niekorzystnych warunków atmosferycznych.

Satelity typu „Nimbus" mają mieć masę 220—240 kg i dość pokaźne rozmiary: 2,5 m wysokości i 1,4 m średnicy. Będą one wysyłane przy użyciu rakiety nośnej „Thor-Delta". Na przedsięwzięcie to przeznaczono kilkadziesiąt milionów dolarów. Aparatura satelitów „Nimbus" będzie zasilana w energię elektryczną przez fotoogniwa słoneczne ładujące baterię akumulatorów.

Radzieckie i amerykańskie stacje odbierające sygnały radiowe z radzieckich i amerykańskich satelitów meteorologicznych mają być rozlokowane przede wszystkim w okolicach koła podbiegunowego dlatego, że uzyskuje się tam najbardziej długotrwałe przebywanie satelity w zasięgu odbioru radiowego z danej stacji. Jednocześnie liczba potrzebnych stacji jest wtedy najmniejsza. Przewiduje się, że w zasadzie od każdego z satelitów odbierać się będzie zgromadzone dane obserwacyjne nieco częściej niż co 2 godziny, przy czym w przypadku użycia dwóch satelitów radzieckich i dwóch amerykańskich każdy obszar powierzchni Ziemi znajdzie się w zasięgu obserwacji przynajmniej cztery razy na dobę. Czas działania aparatury satelitów „Nimbus" ma wynosić przynajmniej kilka miesięcy.



Tak wyglądało wnętrze satelity meteorologicznego „Tiros-1". Miał on średnicę 1,07 m, wysokość — 0,48 m i masę 125 kg.

W dalszej przyszłości planowane jest wysyłanie satelitów „Nimbus" trzech podstawowych typów. Pierwszy z nich posiadać będzie głównie optyczne kamery obserwacyjne, drugi — urządzenia do odbioru ziemskiego promieniowania podczerwonego, a trzeci — radarowy system meteorologiczny.

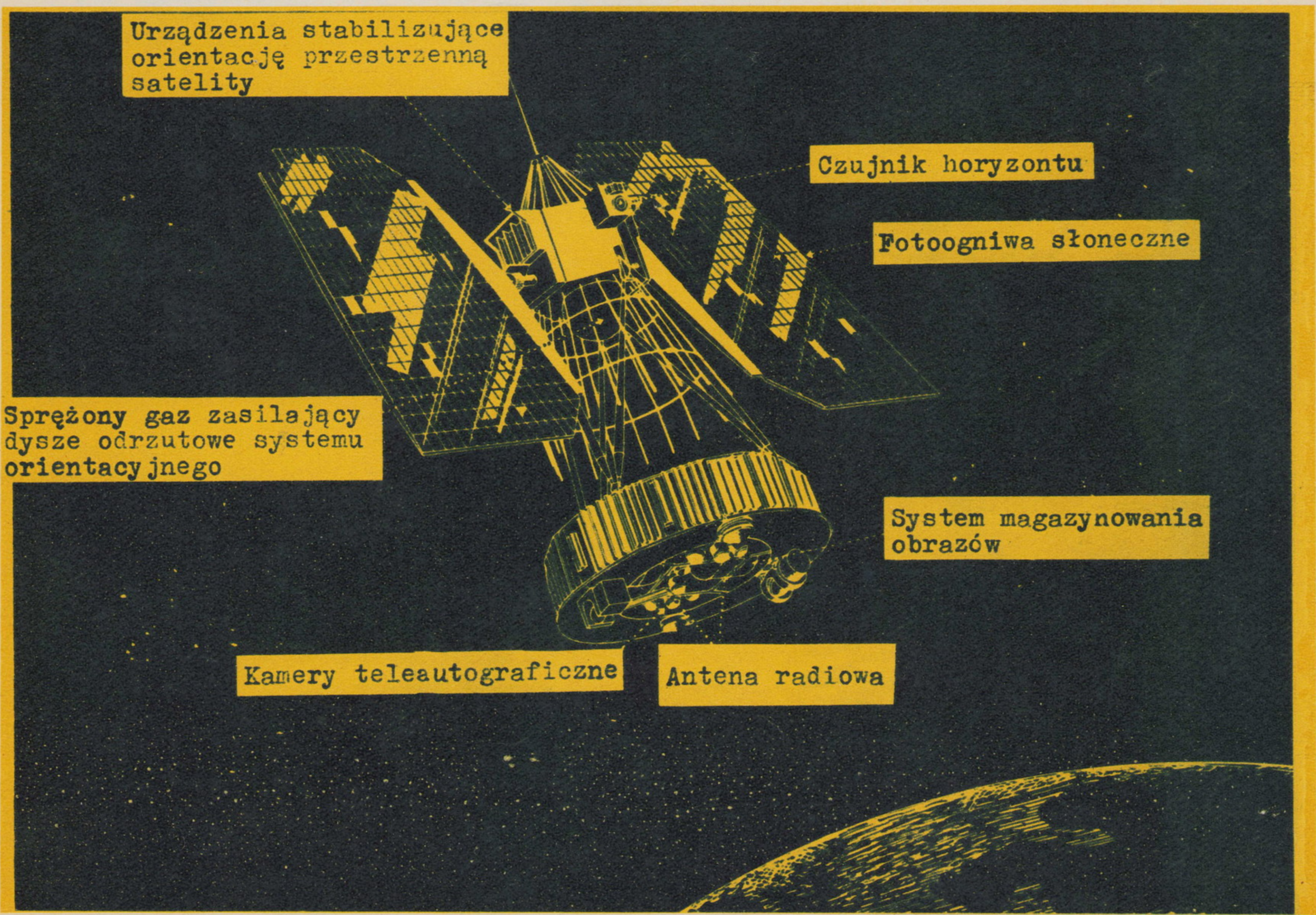
Planowane jest także wysyłanie satelitów meteorologicznych zrzucających na powierzchnię Ziemi w zaplanowanych rejonach (przy użyciu odpowiednich zasobników) fotografie chmur.

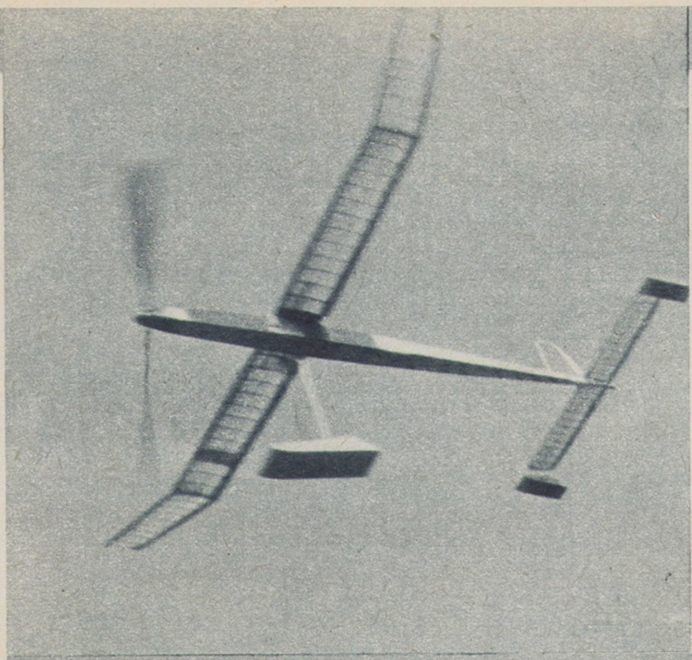
W jeszcze dalszej przyszłości planowane jest wysłanie satelitów meteorologicznych typu „Aeros", które mają być wprawiane w ruch synchroniczny względem ruchu obrotowego Ziemi. Trzy takie satelity rozmieszczone symetrycznie wzdłuż równika ziemskiego w odległości około 36 000 km od Ziemi pozwolą na nieprzerwaną obserwację całej jej powierzchni, tkwiąc „nieruchomo" ponad określonymi punktami równika ziemskiego.

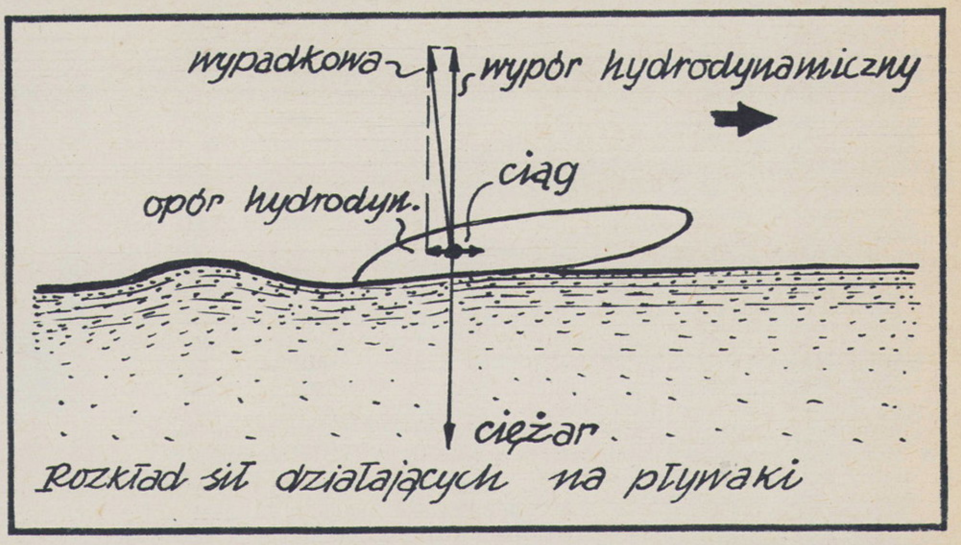
Można więc bez żadnej przesady stwierdzić, że w roku bieżącym, a najdalej w roku przyszłym, dzięki uczonym radzieckim i amerykańskim dokonana zostanie prawdziwa rewolucja w dziedzinie służby meteorologicznej.

Będzie to miało także duże znaczenie dla prowadzonych obecnie badań Międzynarodowego Roku Spokojnego Słońca (MRSS).

Konstrukcja satelity meteorologicznego „Nimbus".







Wodnosamoloty

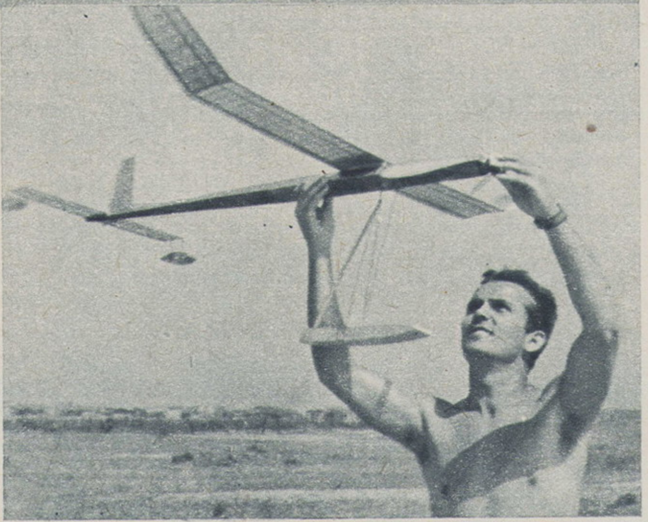
W tym roku aż 55 zawodników uczestniczyło w trzecich już zawodach o „Puchar Bałtyku", rozgrywanych w Rewie i organizowanych przez Aeroklub Gdański. W tym też roku po raz pierwszy gościliśmy modelarzy z Jugosławii, akcentując jakby tym samym, że zawody rewskie mogą stać się i na pewno staną się imprezą międzynarodową.

Doskonała organizacja zawodów oraz wyjątkowa pogoda sprawiły, że dwudniowy pobyt nad morzem zapisał się w pamięci chyba u wszystkich uczestników: i tych, którzy wracali jako zwycięzcy i tych, którzy nie zajęli punktowanych miejsc.

Co warto zanotować po obejrzeniu tegorocznych startów modeli wodnosamolotów? Otóż oczywista staje się sprawność i opanowanie konstruktorów w budowie pływaków. Mamy już niezrównanych taktyków, którzy potrafią wypuszczać lekki jak piórko model gumówki przy największej fali, sprawiającej wrażenie, że pochłonie ona nie tylko model ale i zawodnika. Tymczasem przy umiejętnym wykorzystaniu napływającej fali model startuje bezbłędnie. Poprawny start wymaga nie tylko treningu ale i znajomości procesów hydrodynamicznych, zachodzących podczas odrywania się modelu od wody.

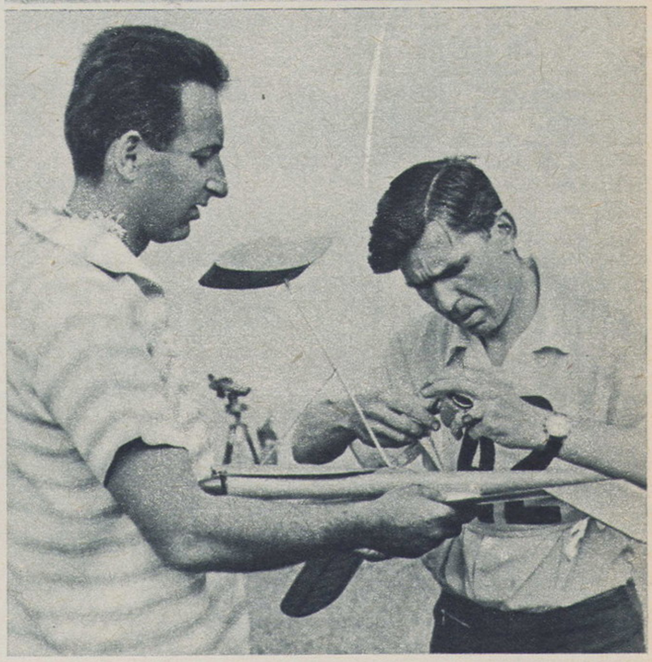
Z przykrością obserwowaliśmy parę modeli, których konstruktorzy nie potrafili zapewnić należytej sprawności. Co ciekawe, nawet zawodnicy, którzy kiedyś osiągali sukcesy na stawikach, na fali morskiej byli bezradni. Statystycznie najwięcej poprawnych startów miały modele z napędem gumowym.

Oryginalności na większą skalę nie zanotowano, podobnie jak trudno dojrzeć ją i na innych imprezach, gdzie chodzi tylko o wykonanie krótkiego lotu — i nic więcej. Gdyby tak można było na przekór wszelkim regulaminom (łącznie z FAI, zawężającym przecież rozwój konstrukcyjny) dopuścić do startu wodnosamoloty różnej maści z łodziami latającymi, radiem i innymi szykanami i gdzie chodziłoby o pomysły młodych konstruktorów oraz o wyniki bez regulaminowych ograniczeń: odległości rzędu kilometrów, wielkie szybkości i duże wysokości. Ale to tak na marginesie, gdyż sam temat jest obszerny i wymaga specjalnego omówienia. Jedno jest pewne: jeśli zsumujemy wyimaginowane punkty za jakość imprezy w Rewie, to organizatorzy jej na pewno zajmą pierwsze miejsce w Polsce w roku bieżącym.



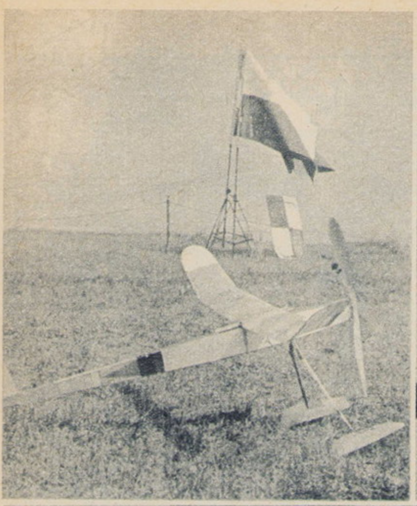




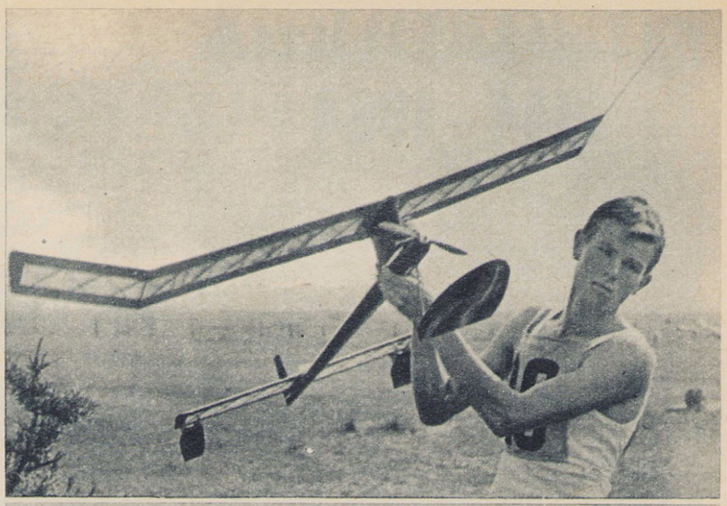


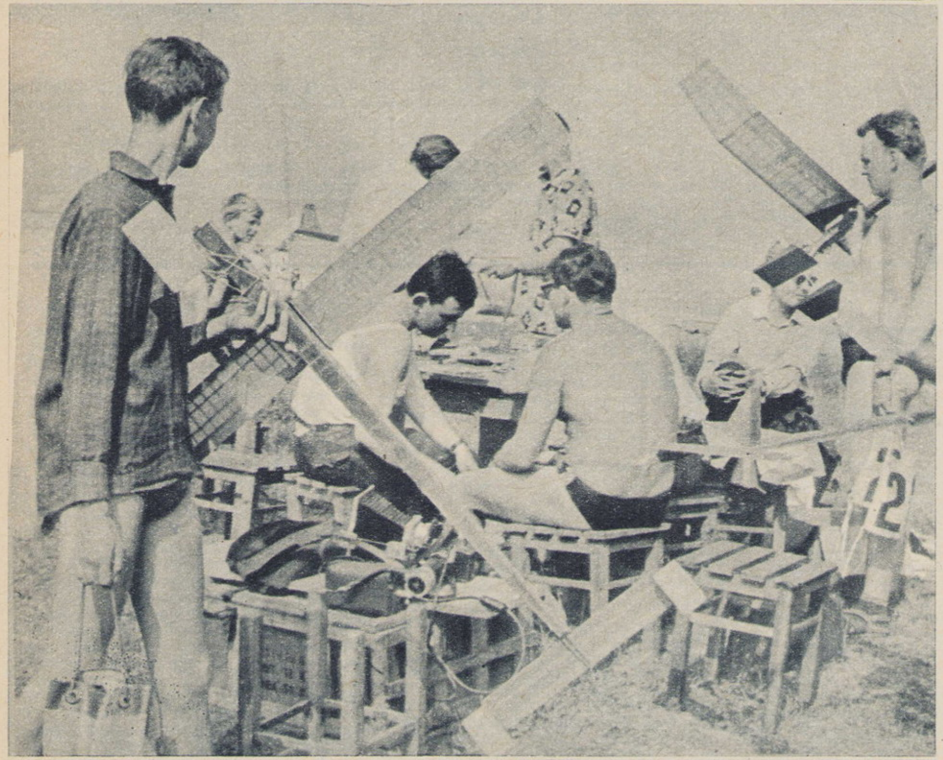
Kazimierz Łapiński z Białegostoku (na zdjęciach z lewej), tylko o cztery sekundy miał gorszy wynik od zwycięzcy J. Kosińskiego. Bardzo groźny zawodnik w kategorii gumówek. Z prawej: Jugosłowianin Julije Merori przygotowuje swój bardzo elegancko wykonany model wodnosamolotu z napędem gumowym.

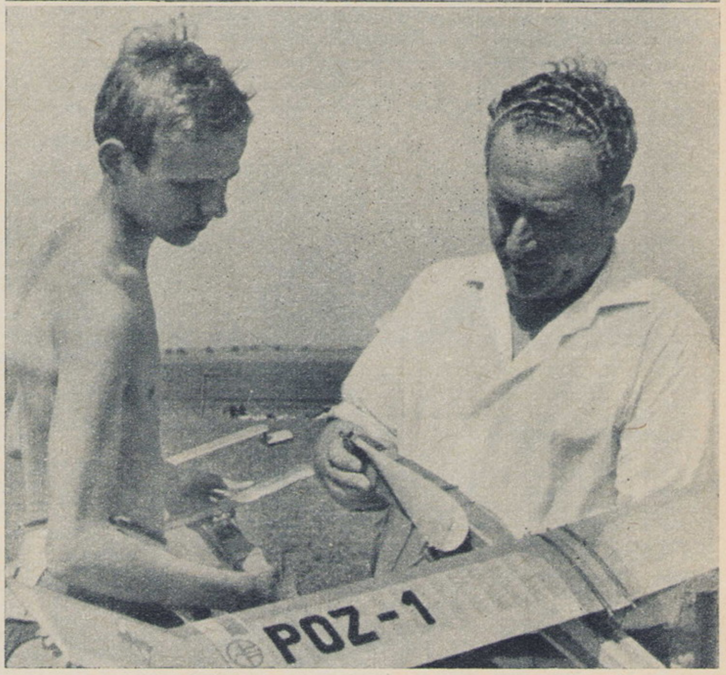
PAWEŁ ELSZTEIN











Powyżej: Bardzo nowoczesną konstrukcją odznaczał się ten wodnosamolot naszych gości z Jugosławii. Skrzydła i usterzenie o geodetycznym ustawieniu żeber, a pływak przedni był niezwykle skuteczny. Mistrzostwa modelarskie w Rewie uświetnił swą obecnością Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL Krzysztof Donigiewicz, żywo interesując się przebiegiem imprezy i konstrukcjami najmłodszych.

Wszystkie zdjęcia: PAWEŁ ELSZTEIN





Fragmenty zawodów, podpatrzone naszym obiektywem, nie wymagają specjalnych komentarzy oprócz jednego: po raz pierwszy udział w rewskim spotkaniu wzięły dwie panie: Irena Paździorek z Katowic i Maria Pelc z Wrocławia (foto z prawej).





PODPATRZONE NA STARCIE



KRONIKA LOTNICZA

1944 – 1964

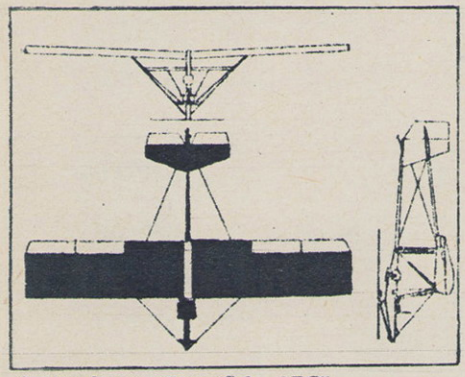
Opracował J. R. KON

14 grudnia

● Pil. Andrzej Brzuska uzyskał w Jeleniej Górze (na szybowcu „Sohaj") przewyższenie — 7 330 m i wysokość absolutną — 8 130 m. Oba wyniki są nowymi rekordami Polski w kategorii szybowców jednomiejscowych.

15 grudnia

● W Jeżowie koło Jeleniej Góry zakończył się szybowcowy obóz wyczynowy z udziałem czołowych polskich pilotów (trwał od 5 listopada). Uzyskano na



Szybowiec szkolny IS-3 „ABC"

nim szereg bardzo dobrych wyników i ustalono kilka rekordów krajowych i międzynarodowych (9 złotych odznak, 12 warunków do złotej odznaki, 8 diamentów wysokościowych, 7 rekordów krajowych, w tym 2 rekordy międzynarodowe).

Poza tym w 1950 ROKU

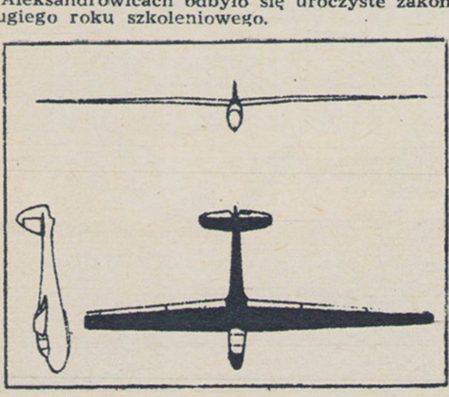
● Czynnych było w Polsce 25 aeroklubów regionalnych Ligi Lotniczej. Piloci samolotowi wylatali 20 685 godzin, a szybownicy 11 855 godzin. Szybownicy zdobyli 141 srebrnych odznak szybowcowych, 11 złotych i 1 diamentową oraz ustanowili 27 rekordów krajowych i 2 międzynarodowe. Spadochroniarze wykonali 906 skoków.

● LOT otworzył linię lotniczą z Warszawy do Sztokholmu. Samoloty PLL LOT przewiozły w tym roku 976 ton towarów.

1951 ROK

14 stycznia

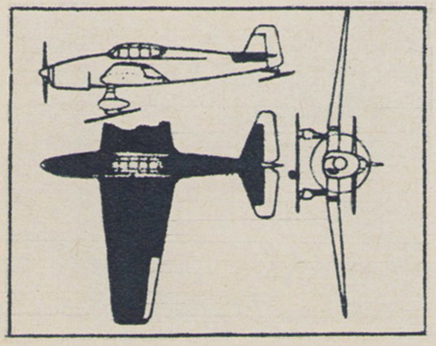
● W Centralnej Szkole Instruktorów Szybowcowych w Aleksandrowicach odbyło się uroczyste zakończenie drugiego roku szkoleniowego.



Szybowiec wyczynowy IS-1 „Sęp"

16—20 stycznia

● W Zakopanem odbyły się III Zimowe Zawody Sportowe Wojsk Lotniczych. W ogólnej punktacji zwyciężył zespół Oficerskiej Szkoły Lotniczej z Dęblina.



Samolot szkolno-treningowy „Zuch"

25 stycznia

● W Warszawie odbyła się premiera pierwszego polskiego filmu pełnometrażowego o tematyce szybowcowej pt. „Pierwszy start", na podstawie noweli M. Rusinka, P. Broka i L. Starskiego, według scenariusza Ludwika Starskiego. Reżyseria — Leonard Buczkowski, muzyka — Jerzy Harald, zdjęcia — Seweryn Kruszyński. Film zrealizowano m. in. na szybowisku Żar przy poparciu Ligi Lotniczej. W zdjęciach do filmu brali m. in. udział następujący piloci: A. Brzuska, T. Góra, Z. Przyjemski, M. Wiśniewski i A. Zientek.

30 stycznia

● Uchwała Prezydium Głównego Komitetu Kultury Fizycznej wprowadzająca z dniem 1 lutego 1951 r. jednolitą klasyfikację sportową we wszystkich dyscyplinach sportu, także w sportach lotniczych.

2 lutego

● Na lotnisku Aeroklubu Śląskiego w Katowicach oblatano prototyp szybowca bezogonowego IS-6X „Nietoperz", konstrukcji zespołu Instytutu Szybownictwa. Oblatania dokonał pil. Adam Zientek.

25 luty

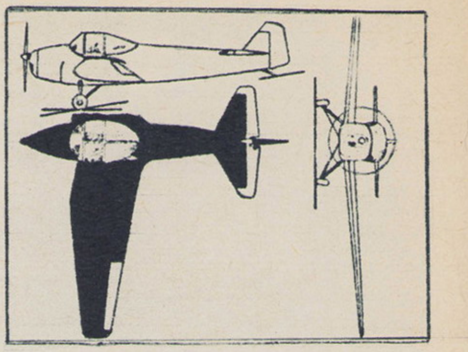
● W Warszawie odbył się Zlot Przodowników wyszkolenia Wojsk Lotniczych.

3 marca

● Ukazał się 250 numer tygodnika lotniczego „Skrzydła i Motor".

16—29 kwietnia

● Samoloty Ligi Lotniczej brały udział w akcji zwalczania szkodników leśnych w rejonie Kolna, w województwie białostockim. Ogółem rozpylono 123 tony proszku owadobójczego na obszarze 4 127 ha lasów.



Samolot turystyczny „Żak-2".

22 kwietnia

● W Warszawie odbył się I przegląd twórczości artystycznej zespołów amatorskich jednostek Wojsk Lotniczych.

1 czerwca

● PLL LOT otworzyły nową krajową linię lotniczą Szczecin—Gdańsk. Lot na tej trasie trwa 1,5 godziny.

3 czerwca

● Na lotnisku Okęcie w Warszawie odbył się pokaz czechosłowackich samolotów turystycznych i sportowych.

(dcn)

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

JERZY ADAMEK

URODZIŁ się 18 maja 1927 r. w Toruniu. Od najmłodszych lat interesuje się lotnictwem. Już jako uczeń szkoły powszechnej w Brześciu n/Bugiem buduje modele latające, uczestniczy w zawodach latawców i modeli latających. Do wybuchu wojny ukończył pięć klas szkoły powszechnej. Po wyzwoleniu rozpoczyna: w 1945 r. naukę w gimnazjum i liceum ogólnokształcącym w Toruniu, w miesiącu wrześniu Teoretyczny Kurs Szybowcowy, a w czerwcu 1946 r. szkolenie praktyczne w Toruniu u instruktora Leona Belińskiego. W tymże roku uzyskuje kategorię A i B. W okresie jesiennozimowym 1947/48 kończy kurs nawigatorów lotniczych w Toruniu. W miesiącu lipcu 1947 r. zdobywa w Tęgoborzu kategorię C. W czerwcu 1948 uzyskuje świadectwo dojrzałości. Miesiąc później otrzymuje III stopień wyszkolenia szybowcowego. Jesienią wstępuje na wydział prawno-ekonomiczny Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Jako nawigator (z pilotem Bronisławem Rauem) w IX Krajowych Zawodach Lotniczych (Łódź) zdobywa nagrodę ARP za najlepszą postawę sportową.

Dnia 9 lipca 1949 dokonuje pierwszego przelotu otwartego z Torunia (po wojnie) na odległość 93 km. We wrześniu na Żarze uzyskuje Srebrną Odznakę Szybowcową, kończy kurs lotów wleczonych, kurs akrobacji podstawowej, kurs lotów bez widoczności i lotów nocnych, lata na wszystkich typach szybowców włącznie z motoszybowcem. (Na „Sępie" zaczął latać mając wylatanych 41 h).

W marcu 1950 r. uczestniczy w obozie dziesięcioosobowej kadry narodowej przygotowującej się do mistrzostw świata w Oerebro. W lipcu 1950 uzyskuje uprawnienia instruktora szybowcowego i rozpoczyna szkolenie grupy uczniów na szybowcu dwumiejscowym. Dnia 20 lipca ustanawia nowy rekord Polski w przelocie docelowym Toruń—Zamość (413 km) oraz wyczyn homologowany na tej trasie (70,8 km/h). Bierze udział w pierwszym obozie falowym w Jeleniej Górze (listopad—grudzień), na którym uzyskuje dwa przewyższenia powyżej 5 000 m, w tym wysokość absolutną 7 100 m na otwartym szybowcu bez tlenu („Sęp"). W grudniu 1950, po egzaminie w CWL, otrzymuje licencję pilota samolotowego. W marcu i kwietniu 1951 uczestniczy w doświadczalnej wyprawie falowej w Nowym Targu. W Krajowych Zawodach Szybowcowych 1951 (Inowrocław) zajął 2 miejsce. Tam demonstruje beczki sterowane na wysokości 20 m. Uzyskuje uprawnienia w wyższej akrobacji szybowcowej. Prowadzi szkolenie podstawowe w akrobacji i w lotach bez widoczności.

Od 1947 roku jest członkiem zarządu Aeroklubu Pomorskiego pełniąc funkcję sekretarza (1948—1950), prezesa (1950—1951), kierownika klubu (1951—1952). Od listopada 1952 do chwili obecnej pracuje w centralnych władzach lotnictwa sportowego; od 1952 do 1956 jako starszy inspektor wyszkolenia, a od 1957 do 1963 jako szef działu szybowcowego Aeroklubu PRL. Od 1963 do chwili obecnej jest kierownikiem działu metodyczno-programowego Aeroklubu PRL.

Startując w Krajowych Zawodach Szybowcowych 1952 (Kobylnica) zajmuje 8 miejsce. W ramach przygotowań do pokazów lotniczych w 1952 wykonał 34 razy pełną akrobację zespołową na „Jastrzębiu" (trening i pokazy). We wrześniu 1952 uzyskuje dyplom magistra praw Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu oraz zawiera związek małżeński z Wandą Zajączkowską (znaną wówczas pilotką szybowcową Aeroklubu Krakowskiego).



Na wiosnę 1953 otrzymuje uprawnienie instruktora samolotowego, w czerwcu startuje w Szybowcowych Mistrzostwach Polski, w których zajmuje 14 miejsce, a w sierpniu uzyskuje uprawnienia pilota doświadczalnego. Jesienią sprawuje funkcję szefa wyszkolenia Obozu Falowego w Jeleniej Górze. W półtoragodzinnym locie na CSS-13 uzyskał wysokość 5 700 m. Bierze udział w obozie przygotowawczym do Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych 1954 w Lesznie, a następnie w nich startując, w klasyfikacji indywidualnej, zajął 18 miejsce, na skutek zderzenia w chmurze i skoku ratowniczego. W związku z tym nie zalicza jednej konkurencji. W lutym 1955 zostaje członkiem Rady Szybowcowej Aeroklubu PRL, a od marca 1957 do chwili obecnej sekretarzem Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL.

W Szybowcowych Mistrzostwach Polski 1955 zajmuje 5 miejsce; jesienią tegoż roku jest kierownikiem wyszkolenia Obozu Falowego w Jeleniej Górze. Bierze udział w obozie eliminacyjnym przed Szybowcowymi Mistrzostwami Świata 1956, na którym zajmuje 5 miejsce i zostaje zakwalifikowany jako pilot rezerwowy na wyjazd do Francji. W mistrzostwach Polski 1956 r. zdobywa 11 miejsce. W listopadzie zostaje członkiem Komisji Restytucyjnej Aeroklubu PRL, a następnie członkiem Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL (zastępcą skarbnika). W 1957 roku: zajmuje 6 miejsce w Szybowcowych Mistrzostwach Polski, zdobywa 14 miejsce w Szybowcowych mistrzostwach Jugosławii, 28 sierpnia jako pierwszy na świecie pilot szybowcowy startuje („Mucha-ter") na holu za śmigłowcem SM-1 pilotowanym przez por. pil. Stanisława Papajskiego z lotniska Babice koło Warszawy. Podobny pokaz na „Jaskółce" podczas Święta Lotnictwa wywołuje ogromne zainteresowanie (ślizg na ogon i beczki po odczepieniu). To samo demonstruje w Łodzi, Krakowie i Katowicach. W 1958 roku uzyskuje uprawnienia (po kursie samolotowym) pilota doświadczalnego; w czasie pokazów lotniczych w Moskwie tegoż roku, w sierpniu, na lotnisku Tuszyno demonstruje lot na holu za śmigłowcem. To samo prezentuje w maju 1959 („Mucha Standard") na Centralnych Pokazach Lotniczych w Szwecji (lotnisko Linköping). W mistrzostwach Polski 1959 zajmuje 4 miejsce. Jako pilot rezerwowy uczestniczy w szybowcowych mistrzostwach świata w Kolonii. W 1961 roku: uzyskuje 3 miejsce w klasie standard w Szybowcowych Mistrzostwach Anglii (Skylark 2) oraz zdobywa 9 miejsce w Szybowcowych Mistrzostwach Polski. W 1962 przechodzi szkolenie na samolotach TS-8 „Bies" w ramach wojskowych ćwiczeń rezerwy, po których otrzymuje stopień ppor. pil. rezerwy. Zajmuje 3 miejsce w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie oraz uczestniczy w obozie Falowym w Bułgarii.

W Szybowcowych Mistrzostwach Świata 1963 w Argentynie uczestniczy jako pilot rezerwowy, zaś w Szybowcowych Mistrzostwach Polski 1963 zajmuje 3 miejsce.

W okresie od 1957 do chwili obecnej jest członkiem Państwowej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej, jak również autorem i współautorem wielu instrukcji, programów oraz przepisów prawno-lotniczych.

Srebrnym Krzyżem Zasługi odznaczony został w roku 1957, a tytuł Mistrza Sportu otrzymał w roku 1959. Odznaki szybowcowe: Srebrna nr 280 (1949), Złota nr 8 (1950), Diamentowa nr 37 (FAI — 115, 1959). Ma uprawnienia pilota, instruktora szybowcowego I klasy, pilota doświadczalnego szybowcowego i samolotowego II klasy. Na 45 typach szybowców wylatał 1 325 h, a na 14 typach samolotów 815 h. Na szybowcach przeleciał 26 014 km. (m)

SPORT LOTNICZY



Stawka „nieco" mniejsza niż na mistrzostwach świata, ale ambicje i troski wcale nie bardziej błahe. Foto: A. Wr. (2)

tej zdobył Vladimir Matatko, a diament Zenon Jewstrat.

Ostatnią i „decydującą" konkurencją był rozegrany w słabych warunkach (bezchmurna) trójkąt 106 km. Obleciało go 9 pilotów. Zwyciężył **Stanisław Palider** — 41,8 km/h.

Wieczorem w dniu 13 czerwca br. w lotniskowej kawiarni odbyło się zakończenie II Szybowcowych Mistrzostw Wrocławia (zestawienie wyników w tabelce). Zwycięzcy otrzymali puchary ozdobione motywami Wrocławia. Imprezę zamknął — oceniając ją pozytywnie — prezes AWr. Julian Buczek.

Ocena ta jest i naszym zdaniem całkowicie uzasadniona. Popatrzmy bowiem na podsumowanie mistrzostw. Ogółem wylatano 570 godzin na szybowcach i 90 na samolotach (jaki stosunek!). Uzyskano 94 626 punktów w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski". Przeleciano razem 14 633 km, w tym 10 312 po trasach zamkniętych. Wyniki te są wyższe, aniżeli wynosił plan wyczynu szybowcowego dla Aeroklubu Wrocławskiego na rok 1964 (z wyjątkiem lotów wysokościowych). Zawody odbyły się z całkowitym zachowaniem bezpieczeństwa — nie zanotowano najmniejszego uszkodzenia. Pilotami holującymi byli członkowie sekcji samolotowej AWr. Dysponowano (tylko!) 3 samolotami CSS—13 oraz 1 Zlin—26 przystosowanym do holu.

Życzyć by trzeba tylko innym klubom podobnie udanych mistrzostw. I jeszcze jedno. Organizatorom II SMWr. przyszli w sukurs — za co ci są niezmiernie wdzięczni — **Komitet Wojewódzki ZMS**, który umożliwił zakwaterowanie zawodników zagranicznych; **Centrum Szybowcowe w Lesznie** oraz **Aeroklub Jeleniogórski**, które wypożyczyły szybowce „Mucha Standard".

(pj)



Razem z pilotami emocjonowali się mistrzostwami Wrocławia ich organizatorzy. Przy telemetrze kierownik sportowy instr. pil. Aleksander Pawlikiewicz.

SKRZYDŁA NA OPAK

RUSZYŁO się. Myślę o ruchu sportowym w naszym lotnictwie.
Jesteśmy dopiero na półmetku sezonu, a różnego typu imprez
było już bez liku. I to centralnych i regionalnych. Tak tylko
z pamięci można wymienić III Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pi-
lotów, X Szybowcowe Mistrzostwa Polski, XV Lot Płd.-Zach. Polski,
Zimowe Zawody Lubelskie, IX Zlot do Morza, mistrzostwa szybow-
cowe Wrocławia, Opola, ziemi Białostockiej, Sądeckiej i zawody okrę-
gowe w Rzeszowie.Dodajmy do tego występy za granicą: spadochro-
niarzy w Moskwie, akrobatów samolotowych w NRD oraz szybowni-
ków w Czechosłowacji i na Węgrzech. Starczy chyba?
Dwa są zjawiska, które jako obserwator części wymienionych im-
prez krajowych chciałem podkreślić. Pierwsze to wysoki poziom
sportowy. Mistrzostwa Szybowcowe Polski to nie tylko 35 trójkątów
po 535 kilometrów. To przede wszystkim grupa 31 pilotów, którzy
walczyli z mistrzami świata jak równi. Tylko jeden uczestnik X SMP
nieco odstawał od ogólnej stawki.
W III Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów różnice na me-
cie były minimalne, choć konkurencje wcale niełatwe. A w pobitym
polu znaleźli się aktualny mistrz i wicemistrz Polski. W poszczegól-
nych próbach — to świadectwo klasy — różnice czasu na nieujaw-
nionych punktach kontroli mierzono w sekundach.
A XV Lot Płd.-Zach. Polski? Trudniej tu chyba wygrać niż na mi-
strzostwach Polski. Dwie nocne konkurencje nawigacyjne na trasie
Ostrów Wlkp. — Warszawa i Warszawa — Kraków to zadania nie
mające precedensu w zawodach lotniczych od wielu lat.
Wiele ciekawych wyników można by przytoczyć i z zawodów regio-
nalnych. Szczególnie istotne jest tu pojawienie się szeregu „nowych
twarzy" — młodych utalentowanych pilotów, którzy za rok, dwa wej-
dą do czołówki krajowej.
Druga sprawa, która „wyszła" przy okazji tegorocznych imprez —
zwłaszcza, co podkreślam ze specjalną satysfakcją — regionalnych,
to ekonomiczny rozrachunek organizatorów. Już w tytule sprawoz-
dania (w „Skrzydlatej") z zawodów okręgowych w Rzeszowie, do-
wiedzieliśmy się, że kosztowały one 3 320 zł. Podobnie kształtowały
się również wydatki w innych mistrzostwach terenowych.
Obecne rocznice — XX-lecie Polski Ludowej, XX-lecie Ludowego
Lotnictwa, IV Zjazd naszej Partii wpłynęły na wyjątkową mobilizację
społeczności lotniczej. Miało to niewątpliwy wpływ na „cenę" regio-
nalnych zawodów, w których wiele prac zostało wykonane w czynie
społecznym.
Warto, sądzę, wykorzystać pozytywne doświadczenia z bieżącego
roku i w latach następnych. Warto w tym celu szerzej publikować
doświadczenia z terenowych imprez. Warto wreszcie poświęcić więcej
troski i uwagi niedocenianemu — moim zdaniem — Działowi Imprez
i Treningu ZG APRL.

KORMORAN

Komunikat CZSpad

JAK już informowaliśmy, jedynymi eliminacjami do Spadochronowych Mistrzostw Polski 1964 — zgodnie z uchwałą Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL z dnia 20 marca br. — jest uczestnictwo w Całorocznych Zawodach Spadochronowych „Skrzydlatej Polski". Zawody te, zgodnie z pkt. 2 regulaminu CZSpad, mają na celu porównywanie i klasyfikowanie osiągnięć uzyskanych w sporcie spadochronowym przez poszczególnych skoczków, otrzymanie tą drogą właściwego kryterium kwalifikowania do udziału w Spadochronowych Mistrzostwach Polski najlepszych i najaktywniejszych skoczków oraz rozwijanie wyczynu spadochronowego. Regulamin CZSpad został przesłany wszystkim sekcjom spadochronowym aeroklubów regionalnych, a ponadto redakcja nasza opublikowała go w numerz 20 z dnia 17 maja br.

Redakcja „Skrzydlatej Polski" w porozumieniu z Komisją Spadochronową Aeroklubu PRL powołała na rok bieżący Komisję Sędziowską Zawodów w następującym składzie: przewodniczący — red. Tadeusz Malinowski („Skrzydlata Polska"), członkowie — Urszula Sliwak (Aeroklub PRL) i Adam Iwiński (Komisja Spadochronowa Aeroklubu PRL). Wszyscy członkowie Komisji Sędziowskiej zawodów są aktualnie zatwierdzonymi komisarzami sportowymi przez Aeroklub PRL.

Do dnia 10 lipca br. Komisja Sędziowska zawodów otrzymała wyniki wyczynów uzyskanych przez czterech skoczków z trzech aeroklubów regionalnych, przy czym najwięcej punktów ma zawodnik Aeroklubu Łódzkiego JANUSZ WADLEWSKI, który rozegrał dwie konkurencje. A oto wyniki:

1. Janusz Wadlewski (Łódź) II -- 69,5 pkt.; V — 57,84 pkt., ogółem 127,34 pkt.
2. Wojciech Soleżyński (Wrocław) I — 78,25 pkt., ogółem 78,25 pkt.
3. Jerzy Lenartowicz (Warszawa) V — 46,1 pkt., ogółem 46,1 pkt.
4. Róża Sokołowska (Warszawa) V — 33,36 pkt., ogółem 33,36 pkt.

Oficjalne zamknięcie eliminacji zawodników do Spadochronowych Mistrzostw Polski 1964 nastąpi 15 sierpnia br. Czasu pozostało więc ponad dwa tygodnie.

Czekamy na dalsze zgłoszenia wyczynów.

Dla przypomnienia podajemy, iż w mistrzostwach Polski seniorów będą mogli wziąć udział ci skoczkowie, którzy do 15 sierpnia 1964 włącznie uzyskają za cztery konkurencje (dwie obowiązkowe: V i VIII oraz dwie dowolne) co najmniej 300 pkt., czyli 3/4 możliwych do uzyskania punktów za cztery konkurencje. W Mistrzostwach Polski juniorów będą mogli startować ci skoczkowie, którzy w dniu rozpoczęcia mistrzostw Polski nie przekroczą 21 roku życia oraz którzy za trzy konkurencje (jedna obowiązkowa: V oraz dwie dowolne) uzyskają co najmniej 225 pkt., czyli 3/4 możliwych do uzyskania punktów za trzy konkurencje. (m)

PARTYZANCI Z POWIETRZA

Płk JAN MIĘTKI **(4)**

— To on! — krzyknęła i momentalnie ściszyła głos — Mamo, on!

Otwarto okno i usłyszałem:

— Wejdź...

Nie trzeba mi było tego dwa razy powtarzać. Wspiąłem się na parapet i bezszelestnie wślizgnąłem do środka. Okno natychmiast zostało zamknięte i zasłonięte. Przez moment panowała kompletna ciemność. Wreszcie ciotka drżącymi z podniecenia rękami, łamiąc przy tym kilka zapałek, zapaliła powszechnie wówczas stosowaną, sporządzoną własnym przemysłem karbidówkę. W świetle jej dobrych kilkanaście sekund wpatrywała się we mnie.

— Janek, to ty? Janek! O Boże...

Dopiero teraz poznała. Padliśmy sobie w ramiona.

Podczas gdy w telegraficznym skrócie opowiadałem swoje dzieje — na twarzy ciotki uwidaczniała się cała gama sprzecznych uczuć. W końcu, już z radością w oczach, ale wciąż niedowierzająco kiwając głową, powiedziała do córki:

— Trudka, a może to duch?

— Toć widzisz mamo, że on żyje.

— Widzę i nie mogę uwierzyć — mówiła, nie bardzo jeszcze przekonana o moim istnieniu. Przecież codziennie się za twoją duszę modliłam... Chociaż Michał (mój ojciec) twierdził, że żyjesz, bo Niemcy cię szukali u wszystkich krewnych i znajomych...

— U nas w zeszłym roku żandarmi z Czerska też się o ciebie pytali — wtrąciła Trudka — ale powiedzieliśmy im, że ostatni raz byłeś tu parę lat przed wojną.

Z chaotycznych zdań dowiedziałem się, że rodzice nadal mieszkają w Kościerzynie. Poprosiłem kuzynkę, aby zaraz nazajutrz pojechała tam i w sekrecie zawiadomiła ich, że żyję i chcę się z nimi zobaczyć. Ustaliłem datę i miejsce spotkania: szesnastego — tutaj w Klaksawie.

— No, z pierwszą wizytą nie wypada dłużej — zażartowałem spojrzawszy na zegarek. Minęło już 20 minut.

Kobiety nie protestowały, o nic nie pytały. Zakrzątnęło się półprzytomne ciotczysko wtykając mi na drogę bochen wiejskiego chleba i osełkę masła... za chwilę, również przez okno, wróciłem do sadu, gdzie czekali moi towarzysze.

— Wszystko w porządku — zameldował Bronek.

Skradając się cicho wzdłuż ogrodzenia dotarliśmy do łąk, w kwadrans później do zbawczego lasu i po przekroczeniu szosy Czersk — Śliwice, maszerując dalej lasami — około północy doszliśmy do bazy partyzantów. Pierwsze „bojowe zadanie" zostało wypełnione.

Tę samą drogą i w tym samym składzie przemierzyłem powtórnie za kilka dni dążąc na spotkanie z rodzicami. Wszystko odbyło się podobnie. Zabębniłem w szybę, wyjrzała ciotka, wyjrzała Trudzia — uchyliły okno... Gdy zapłonęła karbidówka, zobaczyłem zapłakaną matkę i z trudem uśmiechającego się ojca. Dłuższy czas nie padło ani jedno słowo. Zacząłem na wesoło i powiedziałem coś w tym duchu, którego przestraszyła się ciotka. A że to wcale nie wyszło mi tak śmiesznie, to inna sprawa.

JEDNĄ z form naszego działania, również nie należącą do zasadniczych zadań grupy „Wołga", więc traktowaną marginesowo — było udzielanie nauczek nadgorliwcom, wysługującym się okupantowi. Nazywaliśmy to „lekcjami poglądowymi". Rzecz polegała na przeprowadzaniu z niektórymi osobnikami rozmów, popartych, dla łatwiejszego znalezienia wspólnego języka, solidną porcją batów...

Jeszcze w październiku otrzymałem informacje o kilku Niemcach, którzy wykonywali swe obowiązki zbyt bezwzględnie, z krzywdą dla ludności polskiej. Uczyniłem próbę, wysyłając specjalną grupę, która wymierzała im karę chłosty, a ponadto ściągnęła z nich grzywnę, zaznaczając, że następnym razem sprawa przybierze inny obrót. Ponieważ interwencja poskutkowała znakomicie, bo od tej pory urzędasy zmienili się nie do poznania — postanowiłem częściej uprawiać ten proceder. Polubili moi chłopcy to zajęcie, bądź co bądź dające sporo satysfakcji i świadomości tak miłej wszelkim belfrom, że nauka nie pójdzie w las... Właśnie odwrotnie — przychodziła z lasu. W efekcie zadowoleni byli wszyscy, my widząc właściwe tego skutki, miejscowa ludność, doznając ulgi i sami delikwenci, dziękując Bogu, że tylko na tym się skończyło...

Niekiedy zresztą i sami stanowiliśmy stronę bezpośrednio zainteresowaną. Tak rzecz się miała w przypadku pewnego leśniczego, który wpadł w szkodliwy i trochę nietaktowny wobec nas zwyczaj węszenia za partyzantami. Czynił to razem ze swoim psem, zabierając go do lasu i puszczając luzem. Psu darowano, ale leśniczego zbito jak psa (podwójnie, bo również i zamiast psa...) i zabrano mu broń. Mocno wziął sobie to wszystko do serca i chyba nawet obraził się na partyzantów, bo już do lasu zachodził bardzo rzadko.

Wyspecjalizował się w wypełnianiu tego rodzaju zadań głównie Franek Nadolny. Brał udział prawie we wszystkich „wizytach" składanych Niemcom i przeważnie występował w charakterze dowódcy. Pamiętne były zwłaszcza jego odwiedziny u amtkomisarza Kühna z Okonin. Pamiętne i dla nas i dla Niemca. Poszedł tam z Meggerem, Warczakiem, Jasiem Ossowskim i Kamińskim.

Gdy wtargnęli do mieszkania — Kühn rzucił się do okna, ale to był tylko odruch. Szybko zrezygnował z próby ucieczki, widząc beznadziejność sytuacji (dwóch chłopców spacerowało przed domem). Ossowski, który wszedł do izby razem z Frankiem, skoczył na Szwaba z laską:

— A masz, za matkę, za brata!

Zdrowo walił po łbie i chyba zakatrupiłby swą ofiarę, gdyby nie interwencja Franka. Furia Jasia miała zrozumiałe uzasadnienie: brat Benedykt, który współpracował z nami, został właśnie niedawno zamordowany przez Niemców, matkę wywieziono do Stutthofu. Co prawda Kühn nie maczał palców w tej sprawie, ale był nieodrodnym synem swego narodu... A więc Nadolny zmitygował kolegę (karę śmierci, na którą Kühn na pewno zasłużył, mogłoby w odwecie przepłacić życiem wielu Polaków) i dopiero wtedy zaczęto właściwą „lekcję". Kazano Niemcowi rozebrać się do bielizny i wygodnie ułożyć. Każdemu uderzeniu gumą po pana kühnowym siedzeniu towarzyszyło odpowiednie przykazanie, zalecone do przestrzegania na przyszłość, bo w przeciwnym razie pan amtkomisarz może fatalnie zakończyć swój paskudny żywot. Kühn okazywał dużą pojętność w przejmowaniu tych nauk i był pełen zrozumienia:

— Ja, ja... ich weiss, natürlich — powtarzał w kółko i usłużnie patrzył w oczy swemu wybawcy Nadolnemu.

A tymczasem Warczak i Kamiński rozprawiali się w należącym do Niemca chlewiku z jego wieprzem. Sztuka była pokaźna i tak na oko w granicach dwóch „metrów". Zabili go, poćwiartowali i ułożyli w specjalnie na ten cel zabranych workach (zostawili Kühnowi tylko łeb, nogi i wnętrzności). Bo przecież przyjemne należało łączyć z pożytecznym...

Kühn po udzielonej mu lekcji zupełnie zmienił swe postępowanie. Ani razu już nie doszła nas skarga na niego. Franek żartował, że za jednym zamachem unieszkodliwiono dwie świnie.

Inna była sprawa z oberleutnantem Bürknerem w Szlachcie. Właściwe jego nazwisko brzmiało Brzozowski, przed wojną służył w polskim wojsku w stopniu porucznika. Po przyjściu Niemców odkrył w sobie nordycką krew i przechrzcił się na Bürknera. Okupant przyznał mu stopień oberleutnanta Wehrmachtu. Renegat ten prawdopodobnie jeszcze przed wojną współpracował z hitlerowskim wywiadem. W Szlachcie posiadał cegielnię, był również właścicielem fabryki czekolady w Gdańsku, skąd pochodziła jego żona, Niemka.

Dwukrotnie Bürknerowi składał wizytę Nadolny. Za pierwszą bytnością zabrał mu jego własny mundur oficerski i mundur syna, służącego w Kriegsmarine oraz zapowiedział, że źle skończy, jeśli nie przestanie krzywdzić polskich robotników.

Cel drugiej wizyty, która nastąpiła w parę tygodni potem, był nieco inny. Otóż w związku z naszą aktywnością (zasadzka pod Gutowcem i parę innych wypadów o podobnym charakterze) władze hitlerowskie zatrzymały w miesiącu listopadzie kilkudziesięciu mężczyzn i uwięziły w Szlachcie jako zakładników. Wzięto ich z okolic Czerska i Mosnej. Podejrzewali Niemcy i nie bez podstaw, że mieszkańcy tych miejscowości współpracują z nami. Rodziny aresztowanych zwróciły się do mnie z prośbą o pomoc. Nie mogłem odbić zakładników, bo grupa moja nie była dostatecznie liczna, aby przeprowadzić uderzenie na silny garnizon Jagdkommando stojący w Szlachcie. Po naradzie zdecydowałem użyć wpływów oberleutnanta Bürknera. Wskutek poprzedniej wizyty znacznie zmiękł, stanowił już więc materiał podatny na łagodną perswazję.

Zadanie należało do bardzo ryzykownych. Dom, w którym mieszkał, stał w miejscu dobrze oświetlonym i zaledwie w odległości kilkudziesięciu metrów od koszar Jagdkommando, strzeżonych przez wystawione na zewnątrz posterunki. Pomimo to specjalna grupa na czele z Nadolnym — weszła niezauważenie do mieszkania zdrajcy. Początek był tradycyjny — przepisowa chłosta wymierzona ze szczególną starannością. Potem nastąpiły pertraktacje. Franek ujął rzecz krótko: za wszelką cenę trzeba spowodować uwolnienie niewinnie uwięzionych zakładników, termin uwolnienia — do jutra wieczór. Jeżeli sprawa nie zostanie w ten sposób załatwiona, konsekwencje poniesie on, Bürkner. Zostanie rozstrzelany, a wraz z nim cała jego bliższa i dalsza rodzina. Oświadczono mu na koniec, że nie zda się a nic alarmowanie Niemców po wyjściu gości, ponieważ Szlachta otoczona jest skoncentrowanymi oddziałami partyzantów. Nie omieszkaliśmy przedtem nastawić ludność, aby rozpuszczała pogłoski o dwóch grupach uzbrojonych w broń maszynową partyzantów, które podchodzą pod Szlachtę. Bürkner był oszołomiony, przerażony i załamany zupełnie. Zapewnił, że zrobi wszystko w celu uwolnienia aresztowanych. Umowy dotrzymał. Następnego dnia zakładnicy rzeczywiście zostali wypuszczeni na wolność.

Dawały więc te „poglądowe lekcje" rezultaty — czasem wręcz nadspodziewane. Prawdę mówiąc, nie wierzyłem zbytnio w tak pomyślny wynik rozmowy z Bürknerem. Że sposób okazał się dobry, świadczyło tym lepiej o respekcie jaki czuli panowie życia i śmierci okolicznej ludności — wobec „Polnische Partisanen aus Tucholer Heide".

★

Pewnego styczniowego wieczoru, stojąc przed bunkrem z Ernestem, Nadolnym i Meggerem, omawiałem sprawy zaopatrzenia w żywność i tytoń: przeprowadzone w ostatnich dniach wypady pozwoliły zaspokoić najpilniejsze potrzeby, należało jednak pomyśleć o wzbogaceniu zapasów. Mróz nieco zelżał. Ciężkie chmury pokrywające niebo potęgowały ciemność. Panowała zupełna cisza.

„Wspaniały chłop" — myślałem o „Manie". Analiza aktualnej sytuacji oddziału napawała optymizmem, a przecież w dużym stopniu jemu to zawdzięczałem. Bunkier! Był wprawdzie mniejszy od poprzedniego, ale miejsca wystarczyło dla wszystkich. Na piętrowych pryczach rozścielono słomę i gałązki jedliny. Przy frontowej ścianie stał piecyk żelazny. Znalazł się również najbardziej niezbędny sprzęt kuchenny. „Man" pomyślał o wszystkim i korzystając z pomocy okolicznych mieszkańców, z powierzonego mu zadania (po raz wtóry — bo przecież przebudowywał również poprzedni bunkier) wywiązał się znakomicie.

Stał teraz wpatrzony gdzieś w wierzchołki drzew. Wydawało się, że pilnie nasłuchuje. Rzeczywiście — ciszę wieczoru mąciło dalekie brzęczenie. Dźwięk wzrastał, przybierał na sile. Po chwili nie było już wątpliwości.

— Lecą... — szepnął Edzio.

„Douglas", dobrze znałem jego charakterystyczny warkot. Wszyscy się ożywili. Na wysokości około 500 metrów przelatywała radziecka maszyna. Szum samolotu oddalał się powoli, aż cichł nad horyzontem w północnej stronie nieba. Chwilę jeszcze wpatrywałem się w ciemność nocy snując różne przypuszczenia.

Następnego dnia rano zaalarmowały nas odgłosy ostrej strzelaniny. Rozróżniłem wyraźnie pojedyńcze wybuchy granatów. W okolicach Leśnej Huty — nadleśnictwa usytuowanego na północ od jeziora Smolnik — trwała walka.

Zaniepokojony, zarządziłem pogotowie i wystawiłem dodatkowe posterunki: należało liczyć się z możliwością ataku nieprzyjaciela. Po godzinie ogień zamilkł. Jeszcze dwa lub trzy pojedyńcze wystrzały i nastąpiła złowroga cisza. Wszystko to sprawiło przygnębiające wrażenie — mimo woli kojarzyłem odgłosy walki z wczorajszym przelotem samolotu i pełen byłem niepokoju i najgorszych przeczuć.

Wkrótce z grobli wiodącej do jeziora dotarło znajome pogwizdywanie: umowny sygnał stosowany przez Jażdżewskiego. Staruszek był wyraźnie zaniepokojony. Na jego twarzy malowała się głęboka troska. Po krótkiej naradzie poleciłem, aby udał się pod jakimkolwiek pretekstem w rejon nadleśnictwa Leśna Huta i stwierdził, co się tam działo.

Z niepokojem oczekiwałem jego powrotu. Na dźwięk znajomego sygnału wyszedłem śpiesznie na skraj zagajnika. Jażdżewski był przybity. Zanim się odezwał, wyczułem wszystko. Sprawdziły się moje poranne obawy. Przelatujący ubiegłej nocy samolot wiózł na swoim pokładzie grupę spadochroniarzy. Zrzut nastąpił w lasach pomiędzy Leśną Hutą, a miejscowością Wieck.

Polsko-radziecka grupa zaopatrzona w sprzęt i radiostację skoczyła na zwarty masyw leśny. Z niewiadomych przyczyn po przyziemieniu nie zdjęli kilku spadochronów, które zawisły wysoko na drzewach. W pobliżu przebiegała leśna droga. Jakiś robotnik śpieszący rano do pracy w nadleśnictwie zauważył zwisające na drzewach czasze spadochronów. O swym spostrzeżeniu zameldował leśniczemu. (Trudno sobie wyobrazić motywy kierujące postępowaniem tego człowieka. Starania Jażdżewskiego, a następnie moje zmierzające do ustalenia, kto to był, nie dały rezultatu. Do dziś nie znam jego nazwiska, choć — wiem, że żyje dotychczas).

Leśniczy drogą telefoniczną przekazał wiadomość do Czerska. Stacjonujące tam oddziały SS i Jagdkommando wyruszyły natychmiast we wskazanym kierunku, przeczesując dokładnie las. Spadochroniarze, ukryci w niewielkim zagajniku w pobliżu miejsca zrzutu, słyszeli idącą szerokim pasem obławę, lecz nie mieli drogi odwrotu. Można sobie wyobrazić, co przeżywali, słysząc zbliżających się ze wszystkich stron prześladowców. Byli osaczeni.

Niemcy szybko wytropili kryjówkę. Wywiązała się nierówna walka. Pierwsza salwa nie wyrządziła jeszcze szkody. Ale bez przerwy trwał ogień, zarzucano ich granatami. Bronili się rozpaczliwie, ginąc jeden po drugim. Już tylko dwóch pozostało. Dowódca ma postrzelone ramię. Obok rzęzi ciężko ranny radiotelegrafista. Niemcy coraz ciaśniejszym pierścieniem otaczają zagajnik. Szyfr został zniszczony. Młody oficer dobija telegrafistę i kilkoma strzałami rozbija radiostację. W końcu sam ginie, ostatnią kulę przeznaczywszy dla siebie.

Sprzęt i zwłoki załadowano na sanie, przewieziono do Czerska. SS-owcy, biorący udział w wyprawie, głośno komentowali to wydarzenie w obecności robotników leśnych. Od nich właśnie zebrał informacje Jażdżewski.

Słuchałem jego relacji głęboko wstrząśnięty. To było dla nas wszystkich silne przeżycie. Długo nie mogliśmy otrząsnąć się z przygnębiającego wrażenia.

„Jak pomścić tę śmierć?" Niejedną jeszcze wieczorną rozmowę w naszym bunkrze poświęcono analizowaniu tego zdarzenia. Niewątpliwie, tragiczna grupa popełniła błędy — pozostawienie na drzewach spadochronów, ukrywanie się w pobliżu miejsca zrzutu — to wszystko wskazywało na brak doświadczenia. Jako spadochroniarze przeżywaliśmy tę tragedię bardzo subiektywnie. Swego czasu i nas mógł spotkać przecież podobny los.

Życie szło dalej — ale myśl o zemście pozostała.

Z tragiczną sprawą desantu kojarzy mi się jeszcze inne tragiczne wydarzenie, bo nastąpiło mniej więcej w tym samym czasie: trwała jakoś zła passa... Całkiem odmienne jednak budzi uczucia...

Skomplikowana to historia, choć rzecz można by ująć krótko: zdezerterował i w konsekwencji poniósł śmierć jeden z członków oddziału, Aleksy. Jak do tego doszło?

Przybył do nas jeszcze w końcu września: zbiegły z obozu jeniec, błądząc w lesie wpadł w ręce mojego patrolu. Sprawiał wrażenie człowieka załamanego, wykończonego psychicznie. Strach malował się na jego twarzy i właśnie ten strach w parę miesięcy później był wszystkiego przyczyną. Patrzące w bok oczy sprawiały nieprzyjemne wrażenie. Nie pasował do moich chłopców.

Jego postawę przypisywałem przeżyciom obozowym. Nie tylko jednak współczucie wpłynęło na moje postanowienie przyjęcia Aleksego do oddziału — decydujące były względy ostrożności; pozostawiony w lesie łatwo mógł zdekonspirować naszą kryjówkę.

Używany początkowo do pełnienia drobnych funkcji w bunkrze, stopniowo, zawsze razem z innymi chłopcami, zaczął brać udział w wypadach po żywność. Nie spuszczano zeń oka. Po pewnym czasie dostał broń i jak każdy z nas chodził na akcje. Nigdy jednak nie został prawdziwym „chłopcem z lasu". Był po prostu tchórzem. Za postawę niegodną partyzanta karałem go kilkakrotnie dodatkową służbą czy pracą; zawsze przyrzekał poprawę. I oto w styczniu — Aleksy zdezerterował.

W okresie budowania naszej bazy nad Smolnikiem jedna z grup, na jakie oddział podzielił



Grupa spadochroniarzy-partyzantów przejmuje w rejonie obszarów leśnych, a więc swojego działania, zrzut zaopatrzenia (broni, amunicji i leków) dostarczonych przez samoloty radzieckie. Zdjęcie powyższego rysunku (J. Kościelniaka) wykonał Bernard Koszewski.

łem, składająca się z pięciu osób, wśród których byli Madziar i Aleksy — stacjonowała w miejscowości Wojtal. Pewnego dnia rano siedzieli przy stole u gościnnego gospodarza jedząc śniadanie. Ubezpieczenie stanowił Aleksy, stojąc na posterunku przed domem. Nagle nadjechał oddział żandarmów. Na ich widok Aleksy rzucił broń i uciekł, nie ostrzegłszy kolegów o grożącym niebezpieczeństwie. Zaskoczeni — po gęstej wymianie strzałów — ledwo zdołali się wymknąć. W pobliżu przepływała Wda (zwana także Czarną Wodą). Ostrzeliwując się, chłopcy przebyli w bród lodowaty nurt rzeki i przez gęsty las dotarli do bazy. Wpadli ze słowami: „Aleksy zwiał"! Nie wierzyłem początkowo. Czekając na jego powrót, powziąłem postanowienie zdegradowania go z partyzanta na pomoc kuchenną.

Aleksy jednak nie wracał. Zaczęły natomiast dochodzić o nim niepokojące wieści — widywano go w okolicy, korzystając z gościnności gospodarzy, mówił, że zgłosi się do władz hitlerowskich, że ma dosyć partyzantki. Byliśmy oburzeni: jeżeli wolał ukrywać się niż walczyć, mógł prosić o zwolnienie z oddziału, chętnie bym mu pomógł zamelinować się w bezpiecznym miejscu. Zamiary, jakie żywił obecnie, mogły spowodować katastrofalne skutki dla oddziału i rzeszy współpracowników. Tu nie było żartów.

Po naradzie z „Wiktorem", „Jurką" i „Madziarem" kazałem sprawdzić informacje o tych jego nader niebezpiecznych pogróżkach. Poszedł „Madziar". Wiadomości zostały potwierdzone.

Należało szybko działać, aby rozładować groźną sytuację. Powołałem sąd, w skład którego weszli m. in. „Wiktor", „Jurka", „Madziar" i Ernst. W takich wypadkach wyrok bywa tylko jeden... Zawiadomiłem o wszystkim Ośrodek dyspozycyjny. Zadanie ujęcia dezertera i wykonania wyroku powierzyłem „Madziarowi" i Ernstowi.

Tropili go kilka dni. Ostateczne wiadomości wskazywały, że pewna wdowa po żołnierzu Wehrmachtu, mieszkająca w Studziennicach, przyjęła nowego, nieznanego nikomu parobka. „Madziar" i Ernst udali się do owej wdowy. Obserwując z ukrycia obejście czekali na ukazanie się „parobka". Był to Aleksy. Przywołali go. Z lękiem rozejrzał się wokoło. Zawołali jeszcze raz — przystąpił bliżej. Poznał. Rzucił na ziemię trzymane w rękach wiadro i popędził na oślep, przed siebie w las. „Madziar" i Edek ruszyli w pościg. Wiedzieli, że miał broń — pistolet i cztery granaty. Uciekał, klucząc między drzewami, potykając się, Z bronią gotową do strzału podążały za nim dwa cienie. Dopadli go po dobrym kilometrze. W porę zdążył „Madziar" wytrącić mu broń z ręki.

— Nie wolno zdradzać! — Wraz z okrzykiem Ernsta zagrzmiał strzał.

Milczeli. „Madziar" odwrócił się, zapalił. Ernst patrzył w nieruchomy kształt na śniegu.

Pobliski kanał pokrywała gruba powłoka lodu. Śpiesznie pracowali. Po chwili zwłoki zniknęły w przerębli.

Tak zakończyła się sprawa „Aleksego" — stanowiąca, na szczęście, zupełnie wyjątkowy epizod w życiu oddziału.

★

Był komendantem niemieckiej żandarmerii w Czersku, szeroko znanym z wielu morderstw i okrucieństwa w stosunku do Polaków i nazywał się Kosanke. Dawno już zasłużył na kulę w łeb. Zdając sobie sprawę z uczuć, jakie żywi wobec niego miejscowa ludność, — zawsze, gdziekolwiek jechał, otaczał się większym orszakiem po zęby uzbrojonych żandarmów.

W początkach listopada podjąłem decyzję zorganizowania na niego zamachu. Pomimo że mieliśmy w zasadzie unikać wszelkich starć zbrojnych — bo nie dywersja stanowiła cel naszej działalności — uznałem za rzecz właściwą, aby tego rodzaju akcjami dodać otuchy ludziom gnębionym przez okupanta i jednocześnie wzbudzić u hitlerowców większy respekt wobec partyzantów. Co prawda nie bagatelizowali dotąd niebezpieczeństwa, o czym świadczy choćby fakt, że Kosanke nie jeździł nigdy sam, ale nie zaszkodzi, jeżeli będą żyć, gdy padnie na nich jeszcze większy strach. Rozumowanie przypadło do gustu naszym chłopcom, którzy już od dawna palili się do takiej roboty.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

NOWOŚCI NAUKI I TECHNIKI

SPRAWNY CZY NIESPRAWNY

W jaki sposób można stwierdzić na podstawie obserwacji zewnętrznych objawów: czy silnik turboodrzutowy danego samolotu pracuje sprawnie lub nie — pokazują nasze rysunki. Po charakterze tych objawów można też często określić rodzaj i miejsce występującego niedomagania w silniku.



Przezroczysty strumień gazów o szarym odcieniu lub ciemnoprzezroczysty dym — praca normalna.



Widoczny w nocy niebieski płomień — praca normalna.



Zauważalne w nocy pojedyncze iskry — praca normalna.



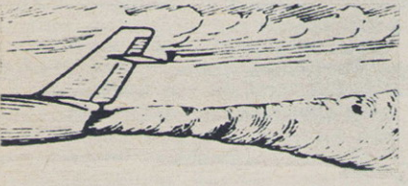
Większa liczba iskier zauważalna w nocy — uszkodzenie w „gorącej" części silnika.



Dym biały lub niebieskoszary — olej przedostał się do komory spalania.



Gęsty czarny dym i biały lub pomarańczowy długi płomień — pożar wywołany przeciekami paliwa, oleju lub cieczy hydraulicznej. Krótkotrwały błysk płomieni lub dymu podczas wyłączania dopalacza — zjawisko normalne.

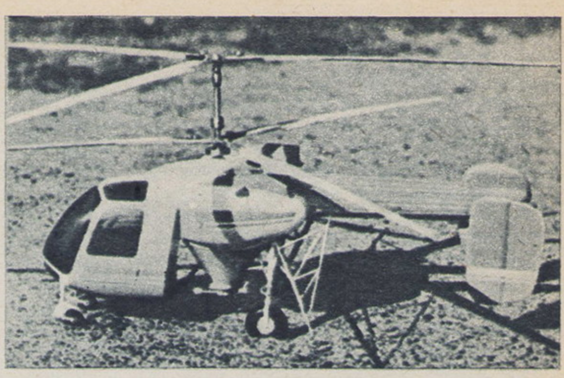


Smuga białego dymu — przecieki paliwa lub oleju.



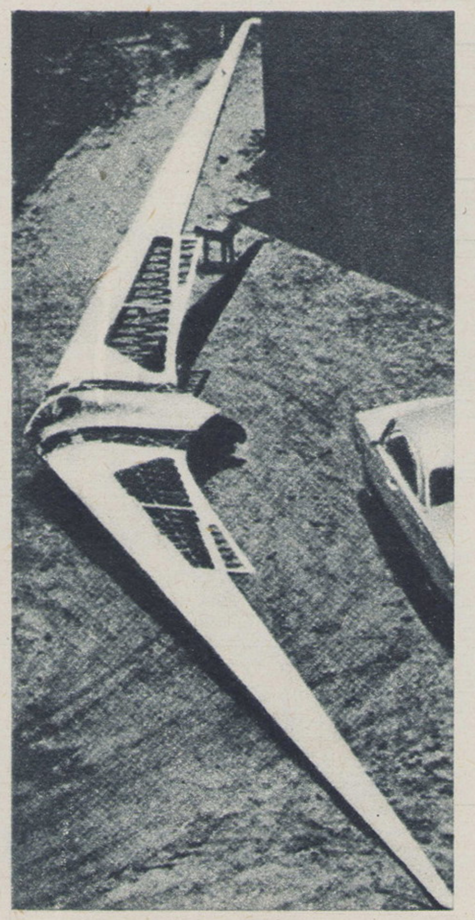
Niestateczna smuga płomieni z kłębami czarnego i białego dymu — chwilowe włączenie się dopalacza z powodu uszkodzenia instalacji elektrycznej lub instalacji dopalacza.

ŚMIGŁOWIEC RADZIECKI Ka-26



W najbliższym czasie lotnictwo gospodarcze ZSRR otrzyma nowe seryjne śmigłowce uniwersalne Ka-26, konstrukcji Mikołaja Kamowa. Ka-26, zachowując charakterystyczny dla konstrukcji Kamowa układ wirników współosiowych, odróżnia się od innych jego śmigłowców. Dwa silniki, o mocy 325 KM każdy, umieszczone zostały z boków kadłuba. Ka-26 w wersji rolniczej zabiera 700 kG środków chemicznych, może opylić w ciągu godziny 100 do 120 ha upraw, a opryskać — 20 do 25 ha. Śmigłowiec zaopatrzony w uchwyt podkadłubowy będzie służyć jako latający dźwig. W wersji komunikacyjnej Ka-26 zabiera 6 pasażerów, a w sanitarnej — czterech chorych na noszach. Kabiny: pasażerska i sanitarna są wymienne, doczepione do kadłuba właściwego.

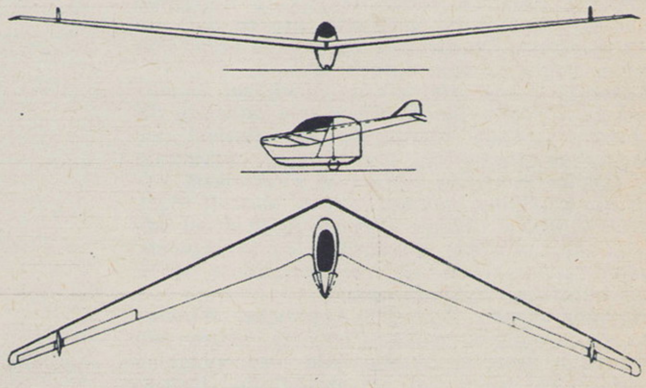
Długość śmigłowca — około 8 m, wysokość — około 4 m. Prędkość lotu — do 190 km/h.

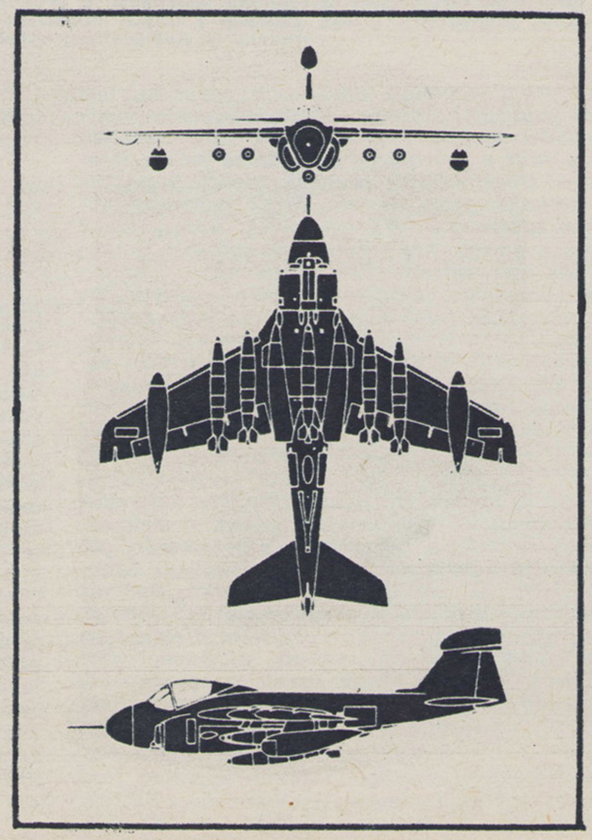


BEZOGONOWIEC KLASY STANDARD

STUDENCI z Kolonii (NRF) budują jednomiejscowy szybowiec wyczynowy klasy standard w oparciu o rozwinięty projekt szybowca Ho-IV braci Horten z 1930 r. Nowy projekt Ho-XIV powstał przy współpracy dr R. Hortena. Przewiduje się udział Ho-XIV „Colonia" w różnych mistrzostwach szybowcowych. A oto dane techniczne:

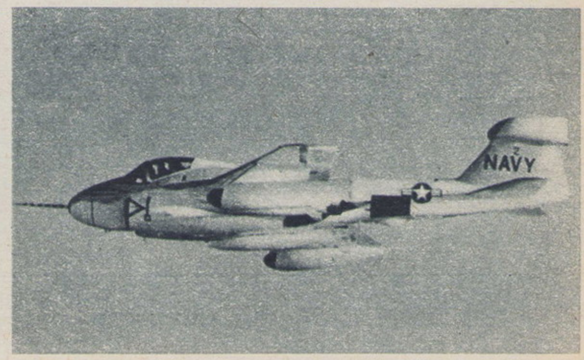
Rozpiętość — 15 m, długość — 3,75 m, wysokość — 1,56 m, pow. nośna — 11,09 m², wydłużenie — 20,3. Ciężar własny — 150 kG; ciężar całkowity — 260 kG, obciążenie pow. — 23,4 kG/m². Doskonałość max. — 34 przy prędkości 82 km/h, min. opadanie — 0,6 m/sek przy prędkości 65 km/h, max. prędkość dopuszczalna w warunkach burzliwych — 140 km/h, prędkość holowania — 130 km/h. Hamulce aerodynamiczne — na końcu krótkiego kadłuba.





GRUMMAN EA-6A „INTRUDER"

AMERYKAŃSKI dwusilnikowy szturmowiec poddźwiękowy. Wersja ECM wyróżnia się specjalnym wyposażeniem elektronicznym do wykrywania i lokalizacji naziemnych urządzeń radarowych. Dwa silniki turboodrzutowe Pratt-Whitney J-52P-6 o ciągu 3 856 kG. Rozpiętość — 16,15 m, długość — 16,3 m, rozpiętość po złożeniu skrzydeł — 7,67 m, wysokość — 5 m. Ciężar całkowity — około 24 500 kG. Prędkość przelotowa przy ziemi — M = 0,9.



Lekarz lotniczy radzi

ZABEZPIECZENIE PILOTA PRZED NIEDOBOREM TLENU W CZASIE LOTÓW

Celem zabezpieczenia personelu latającego przed szkodliwym wpływem dużych wysokości i niedoboru tlenowego stosuje się różnego rodzaju urządzenia. Najbardziej rozpowszechnione z nich są: kabiny szczelne, urządzenia tlenowe oraz sprzęt specjalny jak: ubiory wysokościowe, hełmy szczelne, skafandry wysokościowe.

Obecnie większość samolotów wyposażona jest w tzw. kabiny ciśnieniowe. Zasada ich działania polega na zwiększeniu ciśnienia powietrza w kabinie przy pomocy sprężarki, co jest stosowane powszechnie, lub też zachowanie szczelności kabiny z utrzymaniem odpowiedniego składu powietrza za pomocą urządzeń regeneracyjnych.

Tak skonstruowane kabiny eliminują w zasadzie potrzebę stosowania indywidualnych urządzeń tlenowych zarówno dla załogi jak i pasażerów. Przykładem tego są współczesne samoloty pasażerskie, które odbywają loty na wysokościach od 8 do 12 km. Pasażerowie tych samolotów nia korzystają z aparatury tlenowej, gdyż ciśnienie w kabinie podczas lotów odpowiada wysokościom od 1800 do 2000 m, a te z fizjologicznego punktu widzenia są doskonale znoszone przez organizm ludzki.

Oczywiście są to minimalne wartości ciśnienia w kabinach w locie na pułapie, to jest na maksymalnej wysokości osiąganej przez dany samolot.

Ze względu na stosunkowo niskie ciśnienie w kabinach samolotów nowoczesnych niezbędne jest używanie przez załogi indywidualnych urządzeń tlenowych do oddychania.

Nowoczesne samoloty ze względu na osiągane duże wysokości i prędkości są o wiele bardziej narażone na nagłe rozszczelnienie kabiny. Zjawisko to jest bardzo groźne, ze względu na możliwość wystąpienia tzw. eksplozywnej dekompresji, tj. nagłego spadku ciśnienia w kabinie szczelnej w następstwie jej rozszczelnienia.

Skutki eksplozywnej dekompresji zależą od wielu czynników. Najważniejszymi z nich są: różnice ciśnień, czas przebiegu dekompresji i wielkość kabiny.

W celu złagodzenia szkodliwego wpływu eksplozywnej dekompresji na organizm pilota zastosowano niższe wartości ciśnienia w kabinach samolotów nowoczesnych, aby możliwie najbardziej zmniejszyć różnicę pomiędzy ciśnieniem z kabiny, a ciśnieniem otaczającej atmosfery.

Należy podkreślić, że bez stosowania kabin szczelnych loty na dużych wysokościach jak również szybkie zmiany wysokości byłoby niemożliwe bez specjalnego wyposażenia załogi.

Powszechne urządzenia tlenowe składają się z następujących elementów: butli ze sprężonym tlenem, inhalatora tlenowego, maski tlenowej, przewodu gumowego, łączącego maskę z inkubatorem.

Niezbędny do oddychania w czasie lotu zapas tlenu znajduje się w butlach stalowych pod ciśnieniem około 150 at. Wilkość i ilość butli zależy od rodzaju samolotu. Są one umieszczone na pokładzie na stałe. Napełnianie ich odbywa się ze specjalnych dystrybutorów tlenowych z zachowaniem niezbędnej ostrożności, z uwagi na duże ciśnienie tlenu i łatwość wybuchu, szczególnie przy zetknięciu tlenu ze smarem lub olejem.

Inhalatory tlenowe używane w lotnictwie służą do wzbogacenia powietrza oddechowego w tlen i tym samym zmniejszenia niedoboru tlenu występującego na wysokości. Inhalatory tlenowe możemy podzielić na:

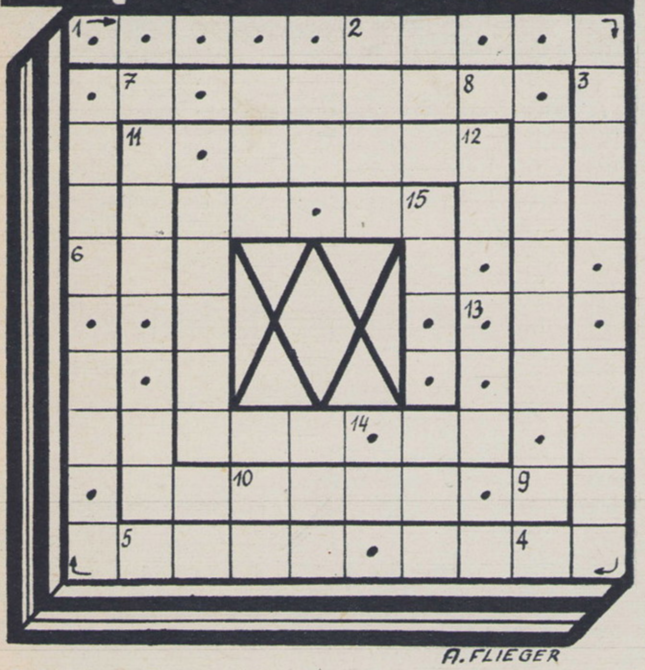
aparaty o ciągłym przepływie tlenu, inhalatory, których czynność regulowana jest automatycznie przez akcję oddechową człowieka, tzw. automaty płucne (oba wymienione powyżej typy urządzeń tlenowych podają tlen do dróg oddechowych pod ciśnieniem równym ciśnieniu otaczającej atmosfery), aparaty tlenowe podające tlen pod ciśnieniem większym niż ciśnienie otaczającej atmosfery (należą tu ponadto komplety tlenowe, zapewniające utrzymanie prawidłowych procesów oddechowych na dużych wysokościach i będące połączeniem różnego typu inhalatorów tlenowych podających tlen w nadciśnieniu z ubiorami kompensacyjnymi), skafandry wysokościowe.

Ze względu na ich przeznaczenie, urządzenia tlenowe możemy podzielić na: urządzenia tlenowe pokładowe, zamontowane na pokładzie samolotu w ilościach odpowiadających liczbie załogi lub pasażerów samolotu; spadochronowe aparaty tlenowe, przeznaczone do zabezpieczenia procesów oddychania w wypadku zaistnienia konieczności opuszczenia samolotu ze spadochronem na dużych wysokościach; przenośne, umożliwiające załodze poruszanie się w samolocie podczas lotu wysokościowego.

Urządzeń tlenowych używa się w następujących okolicznościach: jako dodatkowego czynnika, który pozwala zwiększyć ciśnienie cząsteczkowe tlenu w powietrzu wdychanym, jako środka awaryjnego w przypadku nagłego rozszczelnienia kabiny, jako środka awaryjnego podczas przymusowego opuszczania samolotu przez pilota (członka załogi) na dużej wysokości.

HENRYK KLIMEK
EUGENIUSZ SOKOŁOWSKI

CIĄGÓWKA LOTNICZA



Do podanej figury należy wpisać odgadnięte wyrazy pamiętając, że ostatnia litera poprzedniego wyrazu stanowi początkową literę wyrazu następnego. Litery w kratkach oznaczonych kropkami czytane kolejno dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — członek załogi statku powietrznego, 2 — układ samolotu lub szybowca, w którym usterzenie poziome znajduje się w przedniej części kadłuba przed skrzydłami, 3 — wyż baryczny, w którego środku występują opadające prądy powietrza, 4 — działanie prądu konwekcyjnego, 5 — paliwo syntetyczne, syntina, 6 — niemiecka firma lotnicza powstała w 1926 roku, 7 — osłona aerodynamiczna kół podwozia, 8 — samochód unieruchomiony na ziemi, spełniający rolę wyciągarki szybowcowej, 9 — kąt zawarty między północnym kierunkiem południka miejsca obserwacji, a kierunkiem danej prostej, mierzony zgodnie z ruchem wskazówek zegara, 10 — proces przechodzenia ciała stałego w stan ciekły, 11 — najmniejsza lotnicza jednostka liniowa składająca się z kilku samolotów, 12 — rodzaj chmur (nazwa międzynarodowa), 13 — zmniejszają tarcie, zabezpieczają przed korozją, inaczej smary, 14 — użytkowanie, 15 — nazwa czechosłowackiej lub włoskiej firmy lotniczej.

Opracował: **A. Flieger**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 2. VIII. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 10, ul. Widok 8, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach z dopiskiem „Ciągówka lotnicza".

W lotniczej KSIĘGARNI

Maria Kann. NIEBO NIEZNANE. Wydawnictwo MON. Warszawa 1964. str. 216. Cena 18 zł.

Maria Kann napisała książkę, w której pragnie „ocalić od zapomnienia obraz wojennej Warszawy, jaką znała". Wspomnienia zaczynają się opisem udziału autorki w obronie Warszawy 1939 r., a kończą powstaniem 1944 r. i późniejszą kilkumiesięczną tułaczką po kraju.

Z lotniczego punktu widzenia najbardziej interesujące są środkowe rozdziały, poświęcone okresowi 1941 — 1944, pt. „Załoga" i „Wzlot". Autorka opisuje w nich konspiracyjne prace wydawnicze i lotnicze, rezultatem którego stało się ilustrowane pismo „Wzlot".

Dzisiejsze pokolenie młodzieży zapewne ze zdumieniem czytać będzie opis poczynań konspiracyjnego Warszawskiego Koła Lotniczego i Instytutu Modelarstwa Lotniczego. Dowie się o zawodach modelarskich, które w tym mrocznym dla naszego narodu okresie potrafiła zorganizować młodzież — właściwie dzieci — Warszawy. Pozna historię powstania i trudności wydawnicze pierwszego polskiego ilustrowanego pisma codziennego i bodaj jedynego periodyku lotniczego w okupowanej Europie.

Tak się złożyło, że okupacyjne prace lotnictwa sportowego nie były nigdy utrwalone w obszerniejszej pracy. Krótkie artykuliki na ten temat nie wyczerpały przedmiotu. Zapewne książka Marii Kann — która nie jest przecież dziełem historycznym — też pomija wiele szczegółów, dat, nazwisk. W zamian za to mamy opowiadanie o tych zapomnianych sprawach „z pierwszej ręki". I to w formie bardzo bezpośredniej, szczerej, gdzie patos tych czasów (a czasem i małość) podane są w formie prostej, tym bardziej działającej na wyobraźnię czytelnika. „Niebo nieznane" jest więc cennym wkładem do historii różnych poczynań lotniczych w okresie drugiej wojny światowej. Wkładem napisanym barwnie, z wielką subtelnością i miłością do człowieka. Książkę (nakład 10000 egz.) zdobi 12 wklejek z fotografiami. Okładkę projektował Jerzy Kępkiewicz.

Redakcja książki przepuściła takie oto błędy natury historycznej. Otóż nieprawdą jest, że „Cywiński, Tański i Zbierański zbudowali jeden z pierwszych polskich samolotów" (str. 151). Były to w rzeczywistości dwie zupełnie oddzielne, nie mające ze sobą nic wspólnego konstrukcje: dwupłat inżynierów Cywińskiego i Zbierańskiego (latał na nim nad Warszawą Scipio del Campo) i jednopłat Czesława Tańskiego (pomimo prób nie oderwał się od ziemi).

Richthofen — as niemieckiego lotnictwa — znany z rycerskiego zachowania się wobec wroga" (str. 164). Czytałem wiele wspomnień z walk pilotów myśliwskich pierwszej wojny światowej, ale nigdzie nie ujawniła się tam rycerskość Richthofena. Na czym zresztą miała ona polegać? Uważam powyżej przytoczone zdanie jako wyraźną pomyłkę, która jest tak przykra, że czym się krócej o niej powie tym lepiej.

J. KOWNACKI



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

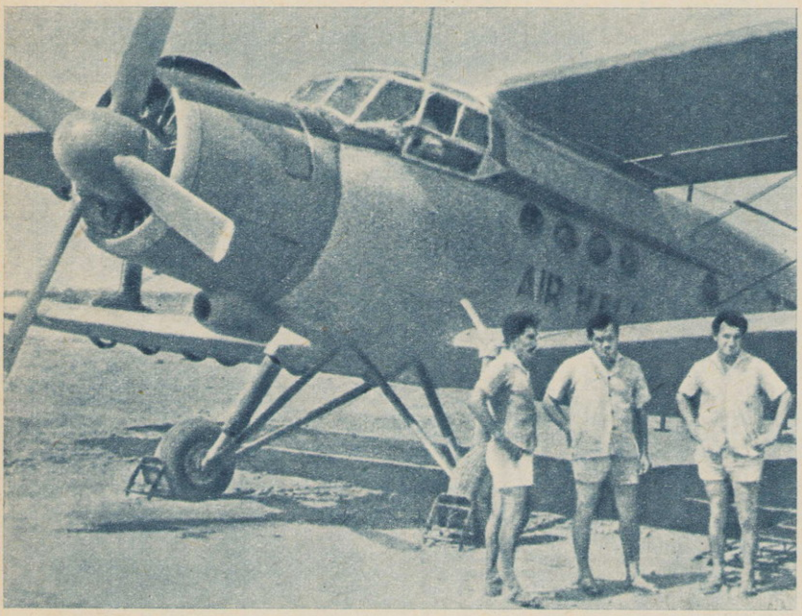
„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5083 Z-8

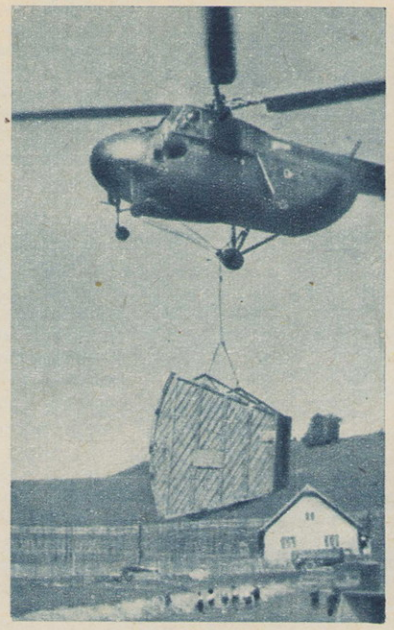
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

AN 2 W MALI



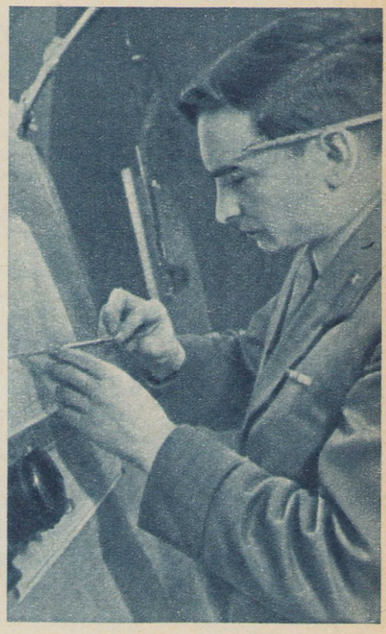
Z pomocą gospodarczą młodej afrykańskiej republice Mali przyszedł Związek Radziecki, posyłając m. in. samoloty rolnicze An-2. Na zdjęciu: Radzieccy lotnicy-specjaliści od nawożenia pól z powietrza przy samolocie An-2, zakupionym przez rząd Mali. *Foto: „Tiochnika Molodioży"*

Niezastąpione śmigłowce



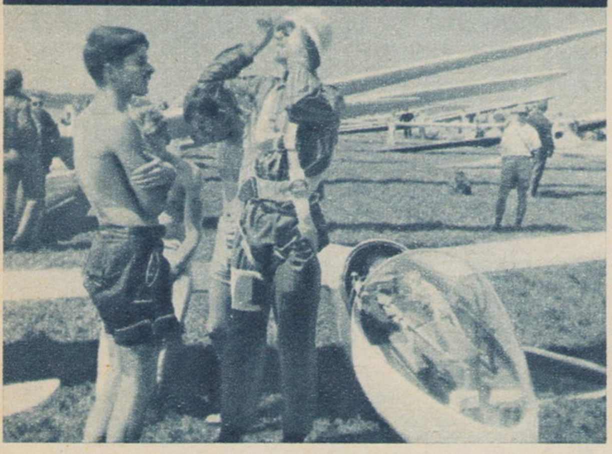
W Czechosłowacji używane są w dużym zakresie przy transporcie elementów budowlanych — śmigłowce. Są one bardzo pomocne szczególnie w terenie górzystym. Na zdjęciu: Śmigłowce Mi-4 w akcji. *Foto: „Letecky obzor"*

Walery przy rysownicy

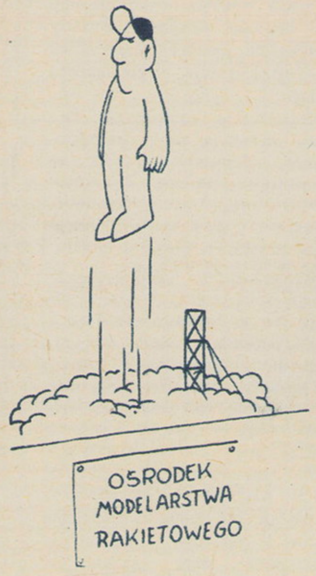


Przyzwyczailiśmy się widzieć radzieckiego kosmonautę Walerego Bykowskiego w skafandrze kosmicznym na pokładzie „Wostoka", lub na treningu — w wirówce czy na kole reńskim. A oto Walery przy rysownicy, w czasie swych codziennych zajęć w miasteczku kosmonautów. *Foto: „Awiacja i Kosmonawtika"*

MISTRZ NRF



W rozegranych w maju br. szybowcowych mistrzostwach NRF tytuł mistrza w klasie otwartej zdobył 25-letni Gerhard Waibel z Darmstadt. Latał on na nowo skonstruowanym szybowcu wysokowyczynowym D36V1. Na zdjęciu. Waibel (ze spadochronem) i jego maszyna. *Foto: „Flugwelt"*



NA MANEWRACH



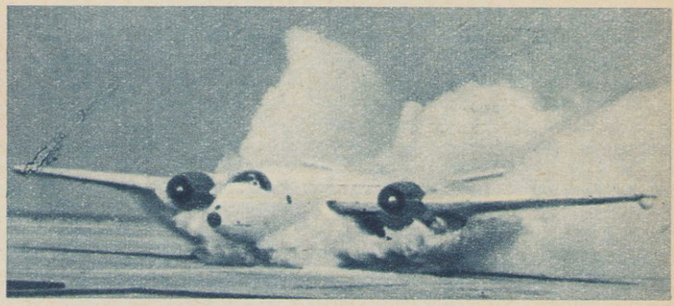
Amerykański śmigłowiec — latający dźwig Sikorski S-64 zrzuca z małej wysokości cztery 2 250-litrowe gumowe zasobniki z benzyną na jeden z wysuniętych do przodu punktów zaopatrzenia oddziałów naziemnych. *Foto: US-Army*

„UNIWERSYTET" LOTNICTWA CYWILNEGO

Symulatory lotu dla typów DC-8, „Caravelle" i „Viscount", 22 sale wykładowe, aula i sala kinowa na 150 miejsc, basen do nauki zachowania się w razie przymusowego wodowania — tak wyposażone jest centrum szkoleniowe „Alitalii" w Rzymie (Fiumicino). Szkoli się tu zarówno pilotów i mechaników pokładowych jak też stewardessy, a także techniczny personel naziemny.



W SZTUCZNYM BŁOCIE



Anglicy przeprowadzają intensywne badania nad sposobem zabezpieczenia lądowania samolotów w różnych warunkach terenowych. Oto „Canberra" ląduje w sztucznie stworzonych warunkach „błotnistego" lądowiska. *Foto: „The Illustrated London News"*

